



**T.C.**  
**SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH ANABİLİM DALI**

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NDE HAVACILIK SANAYİİNİN**  
**GELİŞİMİ: RESMİ VE ÖZEL UÇAK İMALATLARI**  
**ÜZERİNDEN TARİHSEL BİR DEĞERLENDİRME (1925 – 1952)**

**HAZIRLAYAN**  
**Ali Rıza Yeşilirmak**  
**1930204044**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**DANIŞMAN**  
**Dr. Ayşe YARAR**

**ISPARTA-2024**

# TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI





**SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ**



**YEMİN METNİ**

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Türkiye Cumhuriyeti’nde Havacılık Sanayiinin Gelişimi: Resmi ve Özel Uçak İmalatları Üzerinden Tarihsel bir Değerlendirme (1925–1952)” adlı çalışmanın, tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadar ki bütün süreçlerde bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Bibliyografya’da gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla beyan ederim.

Ali Rıza Yeşilirmak

10.01.2024



T.C.  
SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU  
BEYAN BELGESİ



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-SOYADI	Ali Rıza YEŞİLIRMAK
Öğrenci Numarası	1930204044
Enstitü Ana Bilim Dalı	Tarih
Programı	Yüksek Lisans
Programın Türü	( x ) Tezli Yüksek Lisans ( ) Doktora
Danışmanın Unvanı, Adı-SOYADI	Dr. Ayşe YARAR
Tez Başlığı	Türkiye Cumhuriyeti'nde Havacılık Sanayiinin Gelişimi: Resmi ve Özel Uçak İmalatları Üzerinden Tarihsel bir Değerlendirme (1925–1952)
Turnitin Ödev Numarası	2259729540

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 114 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 18/12/2023 tarihinde tarafımdan Turnitin adlı intihal tespit programından Üniversitemiz Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönergesininin 14 üncü maddesinde yer alan filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve ekte sunulan rapora göre, tezin/dönem projesinin benzerlik oranı;

Kaynakçalar hariç, alıntılar dahil, 10 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç; % 19 'dur.

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:  
( X ) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise;  
Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylarım.  
( ) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise;  
Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esasları'nda öngörülen yüzdeler sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

**Gerekçe:**

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlerin ışığı altında tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

10/01/2024

**Dr.Ayşe YARAR**

(Yeşilırmak, Ali Rıza, *Türkiye Cumhuriyeti'nde Havacılık Sanayiinin Gelişimi: Resmi ve Özel Uçak İmalatları Üzerinden Tarihsel bir Değerlendirme (1925–1952)*, Yüksek Lisans Tezi, Isparta, 2024.)

## ÖZET

Bu çalışma, Türkiye Cumhuriyeti'nde 1925 – 1952 yılları arasında kamu ve özel sektör tarafından gerçekleştirilen uçak üretim faaliyetlerini ve ülkenin havacılık alanındaki gelişimini değerlendirmektedir. Çalışma, uçak üretim teknolojisinin, uçak teknolojisinin ve havacılık eğitiminin gelişim sürecini ortaya koymasından önemlidir.

Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı döneminde yurt savunmasında dışarıdan temin edilen uçaklar kullanılmış, ancak uçak ve yedek parça temininde sıkıntılar çekilmiştir. Bu nedenle Cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte havacılık alanında dönemin teknolojik gelişimine uygun uçaklar imal etmek için çalışmalar başlatılmıştır. Bu çerçevede, 1926 yılında açılan Tayyare Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ), TOMTAŞ'ın kapanmasından sonra 1931 yılında açılan Kayseri Tayyare Fabrikası ve Eskişehir Tayyare Fabrikası, Türk Hava Kurumu tarafından 1939 yılında kurulan Etimesgut Uçak Fabrikası ve 1944 yılında kurulan Gazi Uçak Motor Fabrikası ile özel sektör tarafından, 1930 yılında kurulan Vecihi Hürkuş Uçak İmalathanesi ve 1936 yılında kurulan Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nın üretim faaliyetleri değerlendirilmiştir.

1925 – 1952 yılları arasında gerçekleştirilen uçak üretim faaliyetleri, Türk havacılığında uçak üretim sanayiinin gelişimine, havacılık teknolojisinin gelişimine, havacılık eğitim faaliyetlerinin gelişimine, kalifiye personelin yetiştirilmesine, motor ve yedek parça üretim sektörünün gelişimine zemin hazırlamıştır. Dolayısıyla sanayiinin alt dalı olan havacılık sanayiinin Türkiye'deki gelişimi açısından bu dönemde yapılan çalışmalar büyük önem taşımaktadır.

**Anahtar kelimeler:** Türk Hava Kurumu, TOMTAŞ, Kayseri Tayyare Fabrikası, Eskişehir Tayyare Fabrikası, Nuri Demirağ Uçak Fabrikası Etimesgut Uçak Fabrikası.

(Yeşilirmak, Ali Rıza, *Development of The Aviation Industry in The Republic of Türkiye: A Historical Evaluation of Official And Private Aircraft Manufacturing (1925-1952)*, Master's thesis, Isparta, 2024.)

## ABSTRACT

This study evaluates the aircraft production activities carried out by the public and private sectors in the Republic of Turkey between 1925 and 1952 and the country's development in the field of aviation. The study is important in terms of putting forth the development process of aircraft manufacturing technology, aircraft technology, and aviation training.

During the Balkan wars, World War I, and the Independence war, outsourced aircrafts were used in defense of the country, but there were difficulties in the supply of aircraft and spare parts. Therefore, with the establishment of the republic, studies were initiated to manufacture aircraft in accordance with the technological developments of the period in the field of aviation. In this framework, manufacturing activities of the Kayseri Aircraft Factory and Eskişehir Aircraft Factory, which were opened in 1931 after the closure of the Aircraft Engine Turkish Joint Stock Company (TOMTAŞ), which was opened in 1926, The Etimesgut Aircraft Factory established by the Turkish Aeronautical Association in 1939, and the Gazi Aircraft Engine Factory, which were established in 1944, and Vecihi Hürkuş Aircraft Factory established by the private sector in 1930 and Nuri Demirağ Aircraft Factory established in 1936 were evaluated.

Aircraft production activities that were carried out between 1925 and 1952, prepared the ground to the development of aircraft production industry, aviation technology, aviation education activities, training of qualified personnel, engine and spare parts production sector in Turkish aviation. Therefore, the studies conducted in this period are of particular importance in terms of the development of aviation industry, which is a subfield of industry, in Türkiye.

**Key Words:** Turkish Aeronautical Association, TOMTAŞ, Kayseri Aircraft Factory, Eskişehir Aircraft Factory, Nuri Demirağ Aircraft Factory, Etimesgut Aircraft Factory.

## ÖNSÖZ

Günümüz havacılık sektöründe ve uzay çalışmalarında başarı gösteren devletlerin teknolojik üstünlüğü, havacılık alanına yatırımlar yaparak, araştırma ve geliştirme programlarını zamanında ve sürekli uygulamalarından kaynaklanmaktadır. Havacılık sektöründeki teknolojik gelişmeler, uzay teknolojisini tetiklemiş, bu alanda ilerleme kaydeden devletler, dünya siyasetinde belirleyici bir rol üstlenmişlerdir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan itibaren sanayileşmek için çeşitli alanlarda adımlar atılmış, bunlar içerisinde 1925 yılından itibaren havacılık sanayisinin kurulması için yapılan girişimler, en önde gelen adımlardan biri olmuştur. Bu amaçla, 1925-1952 yılları arasında TOMTAŞ, Kayseri Tayyare Fabrikası, Eskişehir Tayyare Fabrikası, Etimesgut Uçak Fabrikası ve Gazi Uçak Motor Fabrikası kamu bünyesinde; Nuri Demirağ Uçak Fabrikası ve Vecihi Hürkuş Uçak İmalathanesi ise özel sektör bünyesinde uçak ve motor üretimlerini gerçekleştirmişlerdir. Sanayileşme için çok kısa sayılacak 27 yılda 5 uçak fabrikası, 1 uçak imalathanesi ve 1 motor fabrikasının kurulması, gerek Türkiye, gerekse havacılık sektörü için önemli bir gelişmedir.

Uçak üretim teşebbüsleri, beraberinde havacılık teknolojisinin, havacılık eğitim sektörünün, motor üretimi ve yedek parça sektörünün ve bunun gibi havacılığa ait yan sektörlerin de gelişmesini sağlamıştır.

Bu çalışmada, 1925 – 1952 yılları arasında Türkiye’de meydana gelen uçak üretim faaliyetlerinin, Türkiye Cumhuriyeti’nde havacılık sanayiinin gelişimine olan katkısı incelenmiştir.

Tezin hazırlanmasında önemli katkıları ve desteği olan danışman hocam Dr. Ayşe Yazar’a, Bölüm Başkanımız Prof.Dr.Hakan Karagöz’e, Tarih Bölümü öğretim üyesi Prof.Dr.Hayri Çapraz’a, bilgi işleme ilgili desteklerinden dolayı Prof.Dr.Osman Gökdoğan’a, kaynak temininde ki yardımlarından dolayı değerli arkadaşım Murat Tenşi’ye ve yeğenim Hande Hanay Atasagun’a, Süleyman Demirel Üniversitesi (SDÜ) Kütüphanesi çalışanlarına, idari işlerin yürütülmesindeki ilgilerinden dolayı SDÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü ile Tarih Bölümü personeline ve beni bu süreçte başından sonuna kadar sabırla destekleyen sevgili aileme teşekkürlerimi sunarım.

Ali Rıza Yeşilirmak

Isparta, 2024.

# İÇİNDEKİLER

TEZ SAVUNMA TUTANAĞI.....	i
YEMİN METNİ.....	ii
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYAN BELGESİ.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ .....	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
KISALTMALAR DİZİNİ.....	xi
GİRİŞ.....	1

## I. BÖLÜM

### DÜNYADA VE OSMANLI DEVLETİ'NDE HAVACILIK: TAYYARECİLİĞİN BAŞLANGICI

1.1. Dünyada Havacılık Sektörü.....	6
1.2. Osmanlı Devleti'nde Havacılık Sektörü Olarak Tayyareciliğin Başlaması.....	7
1.2.1. Osmanlı Havacılık Teşkilatı.....	7
1.2.2. Osmanlı Hava Seferleri.....	8
1.2.3. Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Havacılığı.....	9
1.3. Kurtuluş Savaşında Türk Havacılığı.....	10
1.3.1. Kurtuluş Savaşı'nda Türk Havacılığının Teşkilatlanması.....	11
1.3.2. Kurtuluş Savaşı'nda Havacılık Faaliyetleri.....	11
1.3.2.1. Birinci İnönü ve İkinci İnönü Savaşlarında Hava Harekâtları.....	15
1.3.2.2. Sakarya savaşında Hava Harekâtları.....	17

1.3.2.3. Büyük Taarruzda Hava Harekâtları.....	19
--	----

## II. BÖLÜM

### CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA HAVACILIK KURUMLARININ OLUŞUMU VE HAVACILIK FAALİYETLERİ

<b>2.1. Türkiye Cumhuriyeti'nin Kuruluşundan İtibaren uygulanan Ekonomik Politikalar ve Havacılık Sanayisi .....</b>	<b>24</b>
<b>2.2. Türk Hava Kuvvetlerinin Kurulması.....</b>	<b>26</b>
<b>2.3. Türk Tayyare Cemiyeti'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri.....</b>	<b>28</b>
<b>2.4. Türkkuşu'nun Kuruluşu ve Faaliyetleri .....</b>	<b>34</b>

## III. BÖLÜM

### TÜRKİYE'DE KURULAN UÇAK FABRİKALARI (1925-1952)

<b>3.1. Devlete Ait Uçak ve Teçhizat Fabrikaları.....</b>	<b>36</b>
3.1.1. Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) Uçak Fabrikası.....	36
3.1.2. Kayseri Tayyare Fabrikası.....	42
3.1.3. Eskişehir Tayyare Fabrikası.....	46
3.1.4. Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası.....	48
3.1.5. Türk Hava Kurumu Gazi Uçak Motor Fabrikası.....	53
3.1.6. Ankara Rüzgar Tüneli .....	56
<b>3.2. Özel Sektöre Ait Uçak ve Teçhizat Fabrikaları.....</b>	<b>58</b>
3.2.1. Vecihi Hürkuş Uçak İmalathanesi.....	58
3.2.2. Nuri Demirağ Uçak Fabrikası .....	64

## IV. BÖLÜM

# KURULAN FABRİKALARIN TÜRK HAVACILIĞININ GELİŞİMİNE ETKİSİ

<b>4.1.Kamu ve Özel Sektör Tarafından Üretilen Uçaklar Ve Havacılık Sanayisinin Gelişmesi.....</b>	<b>70</b>
4.1.1.Kamu Sektörü Tarafından Üretilen Uçaklar.....	72
4.1.1.1. TOMTAŞ Uçak Fabrikası'nın Ürettiği Uçaklar.....	72
4.1.1.2. Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Ürettiği Uçaklar.....	74
4.1.1.3. Eskişehir Tayyare Fabrikası'nın Ürettiği Uçak.....	80
4.1.1.4. THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nın Ürettiği Uçaklar	82
4.1.2. Özel Sektör Tarafından Üretilen Uçaklar.....	89
4.1.2.1. Vecihi Hürkuş Tarafından Üretilen Uçaklar.....	89
4.1.2.2. Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nın Ürettiği Uçaklar...	92
4.1.3.Kamu Sektörü Tarafından Üretilen Motorlar.....	94
<b>4.2. Uçak Üretiminin Havacılık Eğitime Etkileri.....</b>	<b>97</b>
4.2.1. Kamu Sektörü Tarafından Açılan Havacılık Eğitim Kurumları ve Havacılık Sanayiine Katkıları.....	97
4.2.1.1. Havacılık Okulu.....	97
4.2.1.2. Hava Harp Akademisi.....	100
4.2.1.3. Makinistlik Okulu.....	101
4.2.1.4. İ.T.Ü. Makine Mühendisliği Bölümünde Havacılık.. Şubesi'nin Açılması.....	104
4.2.1.5. Türk Hava Kurumu'nun Havacılık Eğitim Faaliyetleri	105
4.2.1.5.1. Türkkuşu'nun Eğitim Faaliyetleri.....	106
4.2.2. Özel Sektör Tarafından Açılan Havacılık Eğitim Kurumları ve Havacılık Sanayiine Katkıları.....	107
4.2.2.1. Vecihi Sivil Tayyare Mektebi.....	107
4.2.2.2. Nuri Demirağ Gök Okulu.....	108

<b>SONUÇ</b> .....	<b>110</b>
<b>KAYNAKÇA</b> .....	<b>116</b>
<b>EKLER</b> .....	<b>124</b>
Ek 1 .....	124
Ek 2 .....	125
Ek 3 .....	126
Ek 4 .....	127
Ek 5 .....	128
Ek 6 .....	129
Ek 7 .....	130
Ek 8 .....	131
Ek 9 .....	132
Ek 10 .....	133
Ek 11-1.....	134
Ek 11-2.....	135
Ek 12 .....	136
<b>ÖZGEÇMİŞ</b> .....	<b>137</b>

## KISALTMALAR DİZİNİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	: Adı Geçen Eser
a.g.m.	: Adı Geçen Makale
a.g.t.	: Adı Geçen Tez
Alb.	: Albay
ASELSAN	: Askeri Elektronik Sanayi A.Ş.
ASPİLSAN	: Askeri Pil Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Bnb.	: Binbaşı
c.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
Ed.	: Editör
Haz.	: Hazırlayan
Hv.	: Hava
HAVELSAN	: Hava Elektronik Sanayi A.Ş.
İHA	: İnsansız Hava Aracı
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
İÜ	: İstanbul Üniversitesi
MEB	: Milli Eğitim Bakanlığı
MKEK	: Makine Kimya Endüstri Kurumu
MSB	: Milli Savunma Bakanlığı
NATO	: North Atlantic Treaty Organization
ROKETSAN	: Roket Sanayi ve Ticaret A.Ş.
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SBE	: Sosyal Bilimler Enstitüsü
SDÜ	: Süleyman Demirel Üniversitesi
SİHA	: Silahlı İnsansız Hava Aracı
Teğ.	: Teğmen
TOMTAŞ	: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi
TTK	: Türk Tarih Kurumu
TUSAŞ	: Türk Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş.
Yay.	: Yayınları
TTC	: Türk Tayyare Cemiyeti
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
THK	: Türk Hava Kurumu
Üstğ.	: Üsteğmen
Yay.	: Yayınları
Yrb.	: Yarbay
Yzb.	: Yüzbaşı

# GİRİŞ

## 1. Araştırmanın Konusu

Osmanlı Devleti, 19. ve 20. yüzyıllarda Sanayi Devrimi'ni gerçekleştiremediğinden, bilim ve teknolojiye çağın gerisinde kalmış, ihtiyacı olan sanayii mamullerini satın alma yoluna gitmiştir. Bundan dolayı, Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'nda ödediği ağır bedel, cumhuriyetin kurucuları tarafından çok iyi bilindiğinden, Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren sanayii yatırımlarına önem verilmiş ve hızlı bir gelişim sağlanmıştır.

Sanayiinin bir alt dalı olan havacılık sanayiine, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan itibaren üretim amaçlı adımlar atılmış, havacılık ve uçak sanayiinin kurulması ve geliştirilmesi için resmi ve özel kurumlar girişimci rolü oynamışlardır.

Türkiye Cumhuriyeti'nde 1925-1952 yılları arasında fabrika ve atölyelerde uçak imalatları gerçekleştirilmiş, bundan dolayı, havacılık sanayii, havacılık alanında gelişimsel bir ivme kazanmıştır. 1925-1952 yılları arasında havacılık sanayiinin gelişiminde, resmi ve özel sektör tarafından imal edilen uçakların büyük rolü olduğundan uçak üretimi, tezimizin ana unsurunu teşkil etmektedir. Tez çalışmamız bu süreci, tarihsel bir değerlendirmeye tabi tutmakta ve tezin konusunu oluşturmaktadır. Tezin ana dayanak noktası, Türkiye'de imali yapılan uçaklardır. Türkiye'de ki uçak üretim faaliyetleri, yapılanma, üretim, havacılık eğitimi ve teknik bakımdan gelişimi, tez konusunun içeriğini teşkil etmektedir.

## 2. Araştırmanın Amacı

Cumhuriyet döneminde, gelişim gösteren bazı alanlar gibi havacılık faaliyetleri de ayrı bir öneme sahiptir. 20. yüzyıl, devletlerin savunma sanayii sistemlerini güçlendirmek, hava üstünlüğünü sağlamak ve teknolojilerini geliştirmek için büyük yatırımlar yaptığı bir dönemdir. Bu dönemde havacılık alanında faaliyet gösteren ABD'nin The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc. şirketi, Almanya'nın Junkers Flugzeugwerke A.G ile Gothaer Waggon Fabrik A.G. şirketleri, İngiltere'nin

Philips And Powis Aircraft Ltd. şirketi, ve Polonya'nın Panstwowe Zakłady Lotnicze şirketi gibi firmalar en önemli örneklerdendir. Hızla gelişen dünya havacılık faaliyetleri içerisinde, Türkiye Cumhuriyeti de bu alanda yerini almak, gelişim sağlamak ve çağı yakalamak için dâhili ve harici tüm imkânları kullanmaktan geri kalmamıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nde bu amaçla kuruluşundan itibaren havacılık sanayisinde üretim ve imalat amaçlı çalışmalar başlatılmıştır. Türkiye'de uçak üretimi için ortaya konulan çabalar, yabancı ülkeler ile kurulan bağlantılar, bağlantılar kurulurken takip edilen yollar ve yapılan tercihlerin sebepleri ortaya konulmaya çalışılmış ve 1925 -1952 yılları arasında havacılık sanayiinin gelişmesini, resmi ve özel uçak İmalatları üzerinden değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

Günümüz bilim insanları, çeşitli platformlarda ve medya vasıtasıyla toplumun üretimden çok tüketime yöneldiğini ve bunun sakıncalı yönlerini aktarmaya çalışmaktadır. Bu çalışma, Türkiye'de 1925 -1952 yılları arasında resmi ve özel kurumlar tarafından üretilen uçakların, havacılık sanayisini gelişimsel olarak nasıl etkilediğini, hangi alt dallarını geliştirdiğini, ne gibi sonuçlara ulaşıldığını, üretimin önemini, dönemin yöneticilerinin uçak üretimi hususunda nasıl bir çaba içerisinde girdiklerini anlatmak ve bu çabaların Türkiye Cumhuriyeti'ne katkılarını somutlaştırmak için ortaya konulmuştur.

### **3. Araştırmanın Kapsamı**

Çalışma, içerik bakımından 1925-1952 yılları arasında Türk havacılık sanayiinin kuruluş ve gelişim aşamalarını, özel ve kamu sektöründeki yerli ve yabancı katkıları, gerek üretim teknolojisi gerekse uçak teknolojisi bakımından ulaşılan noktayı, personel eğitimi için gerçekleştirilen eğitim faaliyetlerini kapsamaktadır. Tez çalışmasının kronolojik çerçevesi belirlenirken, dönemin havacılık faaliyetlerine temel teşkil etmiş ve ülkemizde havacılığın gelişmesinde lokomotif sayılabilecek olan Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluş tarihi başlangıç olarak belirlenmiştir. Çünkü Türk Tayyare Cemiyeti, devlet ile milleti bir araya getirerek halkın da havacılık faaliyetlerine katkısını sağlamış ve uçak üretim faaliyetlerinde etkin roller üstlenen bir kurum olmuştur. Uçak üretim faaliyetlerinin iç ve dış etkenler nedeniyle durma noktasına geldiği ve Etimesgut Uçak Fabrikası'nın Makine ve Kimya Endüstrisi'ne devredildiği 1952 yılı ise tezde incelenen son tarihsel dönemdir.

### **3. Araştırmanın Yöntem ve Teknikleri**

Bu çalışmada, arşiv kaynaklarına dayalı, yorumlayıcı nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Çalışmanın başlangıcında, öncelikli olarak literatür taraması yapıldı. Konu ile ilgili telif eserler, hatıratlar, dönemin gazete ve dergileri incelendi. Elde edilen bilgilerin analizi yapılarak arşiv kaynakları ile karşılaştırmalı olarak değerlendirildi.

Çalışmada, öncelikle Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan önceki uçak üretimi yapılmayan dönemin, havacılık sanayisinin durumu belirlendi. Daha sonra, çalışma kapsamının başlangıcı olan 1925'ten 1952 yılına kadar olan zamanda, Türkiye Cumhuriyeti tarafından kurulan resmi ve özel uçak fabrikalarının, tesislerinin kuruluşları, üretimleri, uçakların teknolojik gelişimleri, havacılık sanayisinde çalışan insan kaynaklarının yetiştirilmesi ve havacılık eğitim kurumlarının oluşumları ortaya çıkarıldı. Türkiye'de havacılık sanayisinin, 1925 yılından 1952 yılına kadar hangi seviyeye geldiği, karşılaştırılarak Türkiye'de havacılık sanayisinin gelişimi ortaya çıkarıldı ve tez bu şekliyle dört bölümden oluşturuldu.

Türkiye'de havacılık tarihi ile ilgili hazırlanmış olan tezler, havacılıkla ilgili bir fabrikanın, bir kurumun araştırılmasını veya dönemle ilgili tarihi süreci içermektedir. Çalışma, 1925-1952 yılları arasında Türkiye'de yapılan uçak üretimlerinin, havacılık sanayisinin hangi unsurlarını geliştirdiğini ortaya çıkarması bakımından orijinal bir tez olma özelliği taşımaktadır. Ayrıca Türkiye'de havacılık sanayisinin gelişimi ile ilgili Türkçe literatüre katkı sağlayacaktır.

### **4. Kaynakların Değerlendirmesi**

Bu tez çalışmasında, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri ana kaynağı teşkil etmektedir. Arşiv kaynaklarından, ülke dışında faaliyet gösteren ve anlaşma yapılan firmalar ile ilgili bilgiler, fabrikaların kuruluş aşamaları, fabrika kuruluşu için yapılan fizibilite çalışmaları ile ilgili raporlar, ülke dışından getirilen teknik personel hakkındaki bilgiler, fabrika faaliyetleri hakkındaki bazı raporlar incelenmiştir. İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi ile Ankara Paraşüt Kulesi ve Türk Hava Kurumu Müzesi ziyaret edilerek Türk havacılığının tarihsel gelişimi içerisinde kullanılan uçaklar ve malzemeler görülmüştür. Osmanlı Devleti ve Kurtuluş Savaşı

döneminde yapılan havacılık faaliyetleri ile ilgili bilgilere, Yavuz Kansu, Yılmaz Öztuna, Sermet Şensöz'ün, *Havacılık Tarihinde Türkler I* ve İrfan Sarp'ın *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları* isimli kitaplarından, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi'nin *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı* isimli yayınından ve diğer telif eserlerden ulaşılmıştır. Eserler, Türkiye'de havacılık faaliyetlerinin başlangıcından Cumhuriyetin kuruluş dönemlerine kadar yapılan çalışmaların ortaya konulması bakımından teze katkı sağlamıştır. Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluşu ile ilgili alınan karar, arşiv kaynaklarında bulunamamasına rağmen kurucu başkan Cevat Abbas Gürer'in hâtıralarını içeren ve Turgut Gürer tarafından kaleme alınan *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer Cepheden Meclise Büyük Önder İle 24 Yıl* isimli kitaptan kuruluş ve başlangıç çalışmaları hakkında bilgiler elde edilmiştir. Kurumun ilerleyen dönemlerine ilişkin çalışmalarından ise arşiv kaynakları, Oktay Verel'in düzenleyip hazırladığı *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C.I, C.II kitapları, İhsan Tayhani'nin *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)* kitabı, kurum tarafından yayımlanan *Havacılık ve Spor, Uçankuş* dergileri ile *Köylü gazetesi*, çalışmalarımıza kaynak teşkil etmiştir. Kamu tarafından kurulan uçak fabrikalarının kuruluş ve çalışmalarına ilişkin bilgiler, öncelikle arşiv kaynaklarından temin edilmeye çalışılmış, TOMTAŞ ve ABD'nin *The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc.*, firması ile yapılan anlaşmalar dışında, yapılan diğer lisans anlaşmalarına rastlanmamıştır. Fabrikalar ve üretilen uçakların teknik özellikleri ile ilgili bilgiler, Osman Yalçın'ın *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, İsmail Yavuz'un *Mustafa Kemal'in Uçakları Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012)*, Cengiz Tatar'ın *İstikbal Göklerdedir Mustafa Kemal Atatürk ve Türk Havacılığı*, Neslihan Altuncuoğlu vd'nin *Kayseri Uçak Fabrikası* ve Tuncay Deniz'in *Türk Uçak Üretimi* gibi eserlerinden ve dönemin gazetelerinden faydalanılmış tezin çatısı oluşturulmuştur. Vecihi Hürkuş'un hatıraları incelenerek, kendisinin kaleme aldığı, *Havada 1915-1925* ve *Bir Tayyarecinin Anıları* isimli kitaplardan ilgili döneme ait çalışmaları ve özellikle ilk özel sektör olarak, uçak imalat aşamaları hakkında birinci ağızdan kaynak olarak faydalanılmıştır. Bir diğer özel sektör uçak imalat girişimcisi Nuri Demirağ ile ilgili Muhittin Şimşek tarafından kaleme alınan *Bir Öncünün Romanı Nuri Demirağ* ve Fatih M. Dervişoğlu tarafından yazılan *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi* isimli kitaplar ve konu ile ilgili arşiv kaynakları tezimizin özel

sektör uçak imalatı girişimleri kısmına katkı sağlamıştır. Tezde havacılık eğitimine ait kısmın oluşturulmasında, öncelikle dönemin arşiv kaynakları irdelenmiştir. Bunun yanında Cumhuriyet'in ilk Hava Kuvvetleri Müfettişi Albay Muzaffer Ergüder'in anılarının yer aldığı H. İbrahim Fırtına tarafından hazırlanan *Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930* isimli kitap, Osman Yalçın tarafından kaleme alınan *Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci* isimli makale ve Türk Hava Kuvvetleri Hava Harp Okulu tarihçesi temel kaynakları teşkil etmiştir. Çalışmada, uçakların tamir ikmal ve bakımlarını yapacak personelin yetiştirilmesi için kurulan makinist mektepleri ile ilgili bilgilere yine arşiv kaynakları başta olmak üzere Emin Kurt'un kaleme aldığı *Cumhuriyet Dönemi Teknik Eğitim Modernleşmesinde Tayyare Makinist Mektebi* isimli makalesinden ve diğer telif eserlerden faydalanılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk uçak mühendisliği bölümünün açılışı ve derslerin uygulanışı ile ilgili bilgilere ise arşiv kaynaklarından, İstanbul Teknik Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Uçak Mühendisliği Bölümü tarihçesinden ve M. Bahaddin Adıgüzel'in *Türk Havacılığında İz Bırakanlar* kitabının "Şükrü Er" bölümündeki anılarından yararlanılmıştır.

## I. BÖLÜM

### DÜNYADA VE OSMANLI DEVLETİ'NDE HAVACILIK: TAYYARECİLİĞİN BAŞLANGICI

#### 1.1. Dünyada Havacılık Sektörü

İnsanoğlu tarih boyunca hep uçma isteği içinde olmuş ve bunun için çeşitli denemeler gerçekleştirmiştir. Bunlardan, Endülüslü bilgin İbn-i Firnas IX. yüzyılda kuş tüylerinden kanatlar imal ederek uçmayı denemiş, zemine sert bir iniş yapmasına rağmen başarılı olmuştur. İmam İsmail Cevheri, Nişabur'da 1002 yılında kollarına yerleştirdiği tahta plakalarla minareden atlayış gerçekleştirmiş ancak başarılı olamayarak hayatını kaybetmiştir. Bizans'ta ise 1159 yılında İmparator Manuel Komnenos'un misafiri, İkinci Kılıçaslan'ın onuruna düzenlenen eğlencede bir Türk, uçma denemesi yapmak üzere kuleye çıkmış, üzerine içine hava dolabilecek bir elbise giymiş, hava bol elbisesini şişirince kendisini boşluğa bırakmış, ancak yeterli hava elbisesine dolmayınca düşerek hayatını kaybetmiştir. Hezarfen Ahmed Çelebi, 1630 yılında kendisinin yaptığı kanatları üzerine takarak, Galata Kulesi'nin üzerinden havalanmış ve Üsküdar'a kadar olan 6.000 metrelik mesafeyi, kat ederek uçmayı başarmıştır. 1634 yılında da Lagari Hasan Çelebi, sırtına taktığı tepkimeli aracıyla Sarayburnu'ndan havalanarak boğaza inmiştir.<sup>1</sup> Uçuşla ilgili Avrupa'da bilinen ilk bilimsel araştırmalar ise 15. yüzyılda kayıtlara geçmeye başlamıştır.

Motor sistemi kullanılarak tasarlanan ilk uçak, Amerikalı Wright kardeşler tarafından imal edilmiştir. 1903 yılında Flayer -I adını verdikleri uçuş aracı ile 60 saniyede 260 metre yol kat etmişlerdir. Wright kardeşler, çalışmalarına devam ederek

---

<sup>1</sup> Yavuz Kansu, Yılmaz Öztuna, Sermet Şensöz, *Havacılık Tarihinde Türkler*, c.1, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müd., Ankara, 1971, s.18.

1905 yılında geliştirdikleri Flayer-III ismini verdikleri araç ile 30 dakikada 39 km yol kat etmişlerdir.<sup>2</sup>

Askeri ve ticari alanda havacılığın önemini fark eden Avrupalılar, 1910 yılından itibaren filolar kurmaya başlamıştır.<sup>3</sup> 1911 yılında İtalya, uçaklarla askeri alanda ilk defa hava saldırısı gerçekleştirerek Osmanlı Devletine bağlı Trablusgarp'ı bombalamıştır.<sup>4</sup>

## **1.2. Osmanlı Devleti'nde Havacılık Sektörü Olarak Tayyareciliğin Başlaması**

İtalyan tayyarelerinin 1911 yılında Trablusgarp'ta Türk birliklerine hava taarruzları yapıp kayıplar verdirmeleri ve bir savaş aracı olarak etkin bir şekilde kullanılabileceğinin anlaşılması üzerine Osmanlı Devleti de bu konu ile ilgili çalışmalar başlatmıştır.

### **1.2.1. Osmanlı Havacılık Teşkilatı**

Osmanlı Devleti, Trablusgarp Savaşı'nda görülen hava araçlarından orduya kazandırmak için Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın emri ile Kurmay Yarbay Süreyya Bey, 1911 yılı içerisinde havacılıkla ilgili çalışmalara başlamıştır.<sup>5</sup> Osmanlı subayları arasında 29 Haziran 1911 tarihinde yapılan sınav sonucunda başarı gösteren, Süvari Yüzbaşı Fesâ (Evrensev) ve İstihkâm Teğmen Yusuf Kenan Beyler, Fransa'daki Bleriot uçuş okuluna pilotaj eğitimi almak üzere gönderildiler. Eğitimlerini Nisan 1912'de tamamlayarak İstanbul'a gelen subaylar, Osmanlı Devleti'nin ilk pilotları olarak görev almışlardır.<sup>6</sup>

Yapılacak havacılık faaliyetleri için, yer arayışına başlanmıştır. Önce İstanbul'un Anadolu yakasında düz bir düşünölmüş, buralarda uygun yer bulunamayınca, Ayastefanos'un (Yeşilköy) birkaç kilometre kuzeyinde bulunan

<sup>2</sup> Bahaddin Adıgözel, *Havacılık ve Türk Hava Kurumu*, T.H.K. Yay., Ankara 2006, s.13-15.

<sup>3</sup> Nazmi Ünal, "Kuruluşunun 61. Yıldönümünde Türk Hava Kuvvetlerine Bir Bakış", *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, c. II, İstanbul, 1983, s. 505-507.

<sup>4</sup> <http://www.T.H.K.-ucak.com/5-turk-sivil-havacilik-tarihi> (03.11.2021)

<sup>5</sup> Yusuf Ayhan, "Mahmut Şevket Paşa Türk Havacılığını Kurarken Tayyare İlanesi Kampanyası Açarak Milletten Destek Almıştı", *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, c. II, İstanbul, 1983, s. 499-501.

<sup>6</sup> Arif Emre Gündüz, *Türk Kartallarının Doğuşu Osmanlı'da Havacılığın Kısa Tarihi*, Ketebe Yayınları, 2018, s. 50-51.

Safraköy'de (Atatürk Havalimanı), düz bir alan uygun bulunmuş ve 12 parçadan oluşacak kompleksin inşaatı 1912 Nisan ayında başlamıştır. Yer bulunması ile birlikte, seçilen bir heyet Avrupa'ya inceleme yapmak üzere gönderilmiştir. Heyetin incelemeleri sonucunda, 3 uçak, meteoroloji aletleri, çeşitli araç gereçler ve diğer motorlu araçlar temin edilmiştir. Mektebe, zabıt ve makinist daireleri, sağlık birimi, tamirhane, yer altı yakıt depoları, tayyare hangarları, otomobil garajları ve hayvan ahırları yapılmıştır. Alana 20x20x4 m ebatlarında 3-4 uçak alabilecek kapasitede büyük bez hangarlar kurulmuş, bunların yanı sıra birer uçak alabilecek küçük hangarlar da ilave edilmiştir.<sup>7</sup> Ayrıca yeni pilotların eğitimi için de girişimler başlatılmıştır.<sup>8</sup>

Türk Hava Kuvvetleri, 18 Ekim 1912 tarihinde başlayan Birinci Balkan Savaşı'na kadar 10 adet uçağa sahipken, savaş süresi içerisinde 7 uçak daha alarak hava gücünü artırmıştır. Uçuşa hazır pilot sayısı 6 iken Fransa'dan 6 pilot, 3 makinist ile Almanya'dan 4 pilot 2 makinist de görevlendirilmiştir. Savaşın ilk döneminde havacılar istenen başarıyı elde edememiş ve Yunan tarafında kalan uçaklar, Yunanlıların eline geçmemesi için yakılarak imha edilmiştir. Yapılan savaş süresince çok başarılı keşif uçuşları yapan Fesa, Nuri, Salim, Fethi ve Fazıl Beylerle Rasıt (Gözlemci) Yüzbaşı Kemal Bey, İkinci Balkan Savaşı'nın kazanılması ve Edirne'nin geri alınmasında etkin bir rol oynamışlardır.<sup>9</sup>

### 1.2.2. Osmanlı Hava Seferleri

Osmanlı Devleti, havacılıkta aldığı mesafeyi ve gücünü göstermek amacıyla İstanbul'dan İskenderiye'ye hava seferi yapılmasına karar vermiştir. Sefere iki uçak katılmış, Muaveneti Milliye isimli birinci uçağın pilotu Yüzbaşı Fethi Bey, gözlemcisi Üsteğmen Sadık Bey'dir, Prens Celalettin isimli ikinci uçağın pilotu Teğmen Nuri Bey, gözlemcisi Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey'dir. 8 Şubat 1914'te uçaklar İstanbul'dan havalandı. Birinci uçağı kullanan Fethi Bey ve Sadık Bey 27 Şubat 1914 günü Şam'dan Kudüs'e uçarken Taberiye gölü yakınlarında arıza

<sup>7</sup> N.Tuba, Yusufoglu, *Türkiye'de Havacılık ve Uçak Sanayii Yapıları: 1923-1940*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2017, s. 199-203.

<sup>8</sup> İrfan SARP, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Pozitif Yay., İstanbul, 2010, s. 12-13.

<sup>9</sup> Davut Kapucu, Erdal Korkmaz, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Askeri Hava Seyahatleri (1909-1939)*, Karakum Yayınevi, 2020, s. 33-36.

nedeniyle uçağın düşmesi sonucu hayatlarını kaybettiler. İkinci uçağın pilotu Nuri Bey de 11 Mart 1914 günü Yafa'dan havalanması esnasında denize düşmesi sonucu, boğularak hayatını kaybetti. Gözlemci İsmail Hakkı Bey, bu kazadan sağ olarak kurtuldu. Osmanlı Devleti, seferin tamamlaması için Edremit isimli uçak ile pilot Yüzbaşı Salim Bey ve gözlemci Yüzbaşı Kemal Bey'i görevlendirdi. Edremit isimli uçak, Yüzbaşı Salim Bey ve gözlemci Yüzbaşı Kemal Bey, gemiyle Beyrut'a gönderildi. 1 Mayıs 1914'te Beyrut'tan havalanan uçak, 9 Mayıs 1914'te Kahire'ye, 15 Mayıs 1914'te İskenderiye'ye ulaştı. İstanbul - Kahire seferinde, üç kişi hayatını kaybederken üç uçak da kullanılamaz hale gelmiştir.<sup>10</sup>

### 1.2.3. Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Havacılığı

Osmanlı Devleti'nde Havacılık Komisyonu kararı ile uçuş kuralları belirlemek, "uçuşa kapalı" bölgeleri tespit etmek için çalışma yapılmış, sınır ötesi uçuş haritaları hazırlanmıştır. İlk Havacılık haritası 1913 yılında yayınlanmış ve yabancı temsilcilikler ile elçiliklere dağıtılmıştır. İlk uçuş kuralları 6 Haziran 1914'de belirlenmiştir. Bu kurallar Birinci Dünya Savaşı'nda uygulanmıştır.<sup>11</sup>

Birinci Dünya Savaşı'nın başladığı sırada Türk Silahlı Kuvvetleri'nde pilot sayısı, 9'u havacı ve 3'ü denizci olmak üzere 12 kişiydi. Osmanlı Devleti'nde 1915 yılına kadar Yeşilköy hariç Çanakkale, Irak, Uzunköprü, Adana, Kafkas, Şam ve Keşan olmak üzere 7 ayrı yerde tayyare birliği oluşturulmuş<sup>12</sup>, bu birliklerde Alman tayyarelerinin yanı sıra Alman pilotları da görev yapmıştır. Türk Hava Kuvvetleri, Alman Hava Kuvvetleri ile savaşın sonuna kadar iş birliğini sürdürmüştür.<sup>13</sup> Savaş süresince, hava birliklerinin bakım ikmal merkezi, Yeşilköy Hava Meydanı olmuştur. Hava Meydanı'ndaki tamir atölyelerinde, Almanya'dan gelen uçakların montaj, bakım ve onarım işleri gerçekleştirilmekteydi. Burada pilot ve gözlemci yetiştirilmekle kalınıyor, aynı zamanda savaş hatlarına gidecek olan personel ve malzemeler hazırlanıyordu.<sup>14</sup>

<sup>10</sup> Kansu, Öztuna, Şensöz, *a.g.e.*, s.149-155.

<sup>11</sup> Yusufoglu, *a.g.t.*, s. 209.

<sup>12</sup> Gündüz *a.g.e.*, s. 125.

<sup>13</sup> Sarp, *a.g.e.*, s.64-66.

<sup>14</sup> Yusufoglu, *a.g.t.*, s. 212-213.

Birinci Dünya Savaşında her ne kadar Almanya'nın desteğiyle Türk Hava Kuvvetleri mücadelesini sürdürmüş ise de tayyare sayısının yetersizliği yüzünden cephelere gerekli hava desteği sağlanamamıştır. Ayrıca Kanal, Kafkas ve Irak cephelerinin merkezden uzaklığı nedeniyle gereken lojistik ve personel destek zamanında sağlanamadığından gereken başarı elde edilememiştir. Ancak, 30 Kasım 1915 günü Üsteğmen Ali Rıza Bey'in kullandığı uçakla, gözlemcisi Teğmen Orhan Bey ile beraber Çanakkale / Gelibolu'da hava keşfi esnasında Fransızlara ait bir uçak ile karşılaşmışlar. Üsteğmen Ali Rıza Bey'in kullandığı uçaktan açılan ateş sonucunda Fransızlara ait uçağın yakıt deposu delinmiş ve düşmüştür. Böylece Osmanlı Devleti'nde ilk uçak düşüren Türk havacıları unvanını Üsteğmen Ali Rıza Bey ve gözlemci Teğmen Orhan Bey almıştır.<sup>15</sup>

### **1.3. Kurtuluş Savaşı'nda Türk Havacılığı**

Birinci Dünya Savaşı sonunda, Osmanlı Devleti'nin imzaladığı Mondros Ateşkes Anlaşması'ndan sonra Suriye ve Filistin'den çekilen hava birlikleri Konya'da, Irak'tan çekilenler ise Elazığ'da toplanmıştır. Yeşilköy'de ve İzmir'de hava birlikleri bulunmasına rağmen ateşkes anlaşması gereği bu birlikler kullanılamamıştır. İstanbul'un 16 Mart 1920'de işgali üzerine, Yeşilköy'deki Osmanlı havacıları buradan çıkartılarak yerlerine İtilaf Devletlerine ait havacıları yerleştirdiler. Türk havacıları ise Anadolu yakasındaki Maltepe semtinde bulunan istasyona taşındılar. İstanbul'un işgali ile faaliyetleri durdurulan Maltepe İstasyonu'ndaki Türk Havacıları, İstanbul'dan ayrılarak Anadolu'daki hava birliklerine katılmaya başladılar. Bu sırada Maltepe İstasyonu'nda muhtelif cins ve tipte, yarısından fazlası uçabilecek durumda olan 31 av, 3 eğitim ve 11 keşif uçağından oluşan toplamda 45 uçak mevcuttu.<sup>16</sup>

Türk havacıları, Anadolu'daki mücadele için ilk etapta faal olan bir adet iki kişilik ve üç adet bir kişilik uçağı kaçırmaya çalıştılar. Ancak Albatros D III tipindeki bir av uçağının haricindekiler, pistin kısa oluşu ve tam kontrollerin yapılamayışı sebebiyle kırırma uğradı ve bu girişim başarısızlıkla sonuçlandı. Bu olayın duyulması

---

<sup>15</sup> Osman Yalçın, *Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911 – 1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2021, s.155-156.

<sup>16</sup> Sarp, a.g.e., s.146-147.

üzerine Maltepe'deki uçaklar İngilizler tarafından kullanılmayacak şekilde tahrip edildi.<sup>17</sup>

### **1.3.1. Kurtuluş Savaşı'nda Türk Havacılığının Teşkilatlanması**

Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM), Kurtuluş Savaşı'nda havacılık faaliyetlerinden faydalanmak için Milli Müdafaa Vekâleti Harbiye Dairesi'nin, 13 Haziran 1920 tarih ve 328 sayılı yazısı ile hava teşkilatının yeniden düzenlenmesine karar verdi. Böylece Ankara Hükümeti Hava Kuvvetleri teşkilatı kurulma aşaması başlamış oldu.<sup>18</sup> Osmanlı Devleti'nde hava kuvvetlerinin faaliyetleri, 21 Haziran 1920'de sona ermesi üzerine, personellerin büyük çoğunluğu Kurtuluş Savaşı'na katılmak üzere Anadolu'daki hava birliklerine katıldılar.

Havacılık teşkilatının birinci uçak istasyonu, Eskişehir'de kurularak 20. Kolordu'ya bağlandı. İkinci uçak istasyonu ise Erzincan'da oluşturularak 15. Kolordu'nun emrine verildi. Konya'daki Uçak İstasyonu, Milli Müdafaa Vekaleti'nin emri ile doğrudan Batı Cephesi Komutanlığı'na bağlanmıştır. Milli Müdafaa Vekaleti'nin 14 Haziran 1920 tarihli yazısı ile Diyarbakır ve Elazığ'daki uçak istasyonları mevcut yerlerinde görev yapmaya devam etmişlerdir. Batı Cephesi'nde kullanılmak üzere, Eskişehir'de Birinci Uçak Bölüğü, Uşak'ta İkinci Uçak Bölüğü kurulmuştur. Birinci bölükte 3 av uçağı ile 2 keşif uçağı, İkinci bölükte ise 2 av uçağı mevcuttur. Her bölüğe birer kamyon verilmiş ve uçak tamir bakım bölümleri oluşturulmuştur. Uçak ve malzeme ikmalinin Konya İstasyon Komutanlığı'ndan sağlanması kararlaştırılmıştır.<sup>19</sup>

### **1.3.2. Kurtuluş Savaşı'nda Havacılık Faaliyetleri**

Trablusgarp Savaşı ile başlayan askeri havacılık faaliyetleri, Birinci Dünya Savaşı ile yoğunluk kazanmıştır. Kurtuluş Savaşı'nda Anadolu'yu işgale başlayan Yunan kuvvetleri, İngiltere'nin desteği ile hava faaliyetlerine başlamış, buna karşı

---

<sup>17</sup> Gündüz a.g.e., s. 161-163

<sup>18</sup> Oktay Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, T.H.K. Yay., İstanbul, 1985, C.II, s.490.

<sup>19</sup> Türk İstiklal Harbi, *Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayını, 1964., s.127-128.

Türk havacıları da önemi her geçen gün artan askeri havacılık faaliyetlerine aralıksız devam etmiştir.

Doğu cephesinde konuşlu 7 ve 8. Tayyare Bölükleri, 1920 yılının Mayıs ayında lağvedilerek yerine 15. Kolordu Komutanı Kazım Karabekir Paşa'nın emri ile 15. Tayyare Bölüğü oluşturulmuş, 'Horasan Müfrezesi' adını almıştır. 15. Tayyare Bölüğü, Ermenilere karşı başarılı uçuşlar yaparak 15. Kolordu'nun Kars'a doğru ilerleyişinde hava desteği sağlamış, 29 Eylül 1920'de Sarıkamış, 30 Ekim 1920'de Kars'ın TBMM kontrolüne geçmesinde etkin rol oynamıştır. Daha sonra 15. Tayyare Bölüğü, Horasan, Sarıkamış ve Kars'ta konuşlanmıştır. Tayyare Bölüğü'nün faaliyetleri, Ermenilerle yapılan Gümrü Anlaşması'ndan sonra 3 Aralık 1920 tarihinden itibaren son bulmuştur. Batı cephesinin desteklenmesi amacıyla pilot, asker ve teçhizatın bir bölümü Batı Cephesine gönderilmiştir. Uçaklar ise bölgede bırakılmıştır.<sup>20</sup>

İstanbul ve Anadolu'da kapatılan hava birliklerindeki pilot, gözlemci ve makinistlerin büyük bir kısmı Haziran 1920'de Konya'da toplanmıştır. Konya Uçak Meydanı tamirhanesinde, eldeki bakıma ihtiyacı bulunan 17 uçak bir araya getirilmiştir. Farklı tipteki uçakların, uçar hale getirilmesi için yoğun bir çaba harcanarak ancak iki uçak faal duruma getirilebilmiştir. Diğer 15 uçağın faal hale getirilmesi için çalışmalar devam etmiştir. En büyük sıkıntı, uçakların bir kısmının av, bir kısmının keşif, bazılarının tek kişilik bazılarının çift kişilik, kimisinin metal, kimisinin bez kanatlı olması ve uçak motorlarının İngiliz, Fransız, Alman yapısında, değişik ebat ve tiplerde olmalarıydı. Uçaklar değişik tiplerde olduklarından, birisinin parçası diğerine uymuyor, bir uçaktaki onarım yöntemi diğerinden farklı oluyor, bundan dolayı makinistlerin işleri zorlaşıyordu. Elde yeterli yedek parça bulunmuyordu. İşgal altında olan ülkenin dış ülkelerle olan bağlantısı kesilmiş, sahil ve sınırlar abluka altına alınmış olduğundan, uçakların tamir ve bakımı için gerekli teçhizat, yedek parça ve malzemelerin dış ülkelere temini imkânsız hale gelmiştir. Bu nedenle elde olanla idare ediliyordu.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Yalçın, *Türk Hava Gücü Kuruluşu*, s. 354.

<sup>21</sup> Sarp, a.g.e., s.152-153.

Uçakların tamirleri için Konya çarşısında bulunan demirci dükkânlarındaki aletlerden, marangozlardan ve manifatura mağazalarındaki malzemelerden istifade edilerek uçaklar uçar hale getirilmeye çalışılıyordu. Elde edilen kalın bezler, uçakların karoserine<sup>22</sup> kaplanarak, yapıştırıcılarla yapıştırıldıktan sonra metal çivilerle tutturuluyordu. Karoser yüzeyinin kayganlaşmasını sağlamak için “emayit” kullanılması gerekiyordu. Uçakların uçuşunu kolaylaştıran bu madde, elde mevcut değildi. Emayitin dış ülkelerden temin edilme imkânı bulunmadığından, ülke içinde imal edilmesinden başka bir çare kalmamıştı. Havacılar, emayiti önce Konya esnafına imal ettirmeye çalışmış ancak başarılı olamayınca, kendileri bir formül geliştirmişlerdir. Patates kabukları ile küçük ve büyükbaş hayvanlarının ayakları bir kazanda kaynatılması neticesinde elde edilen sıvıya, yapıştırıcı beyaz kola ve yumurta akı karıştırılarak emayit görevi yapan doğal sıvı oluşturulmuştur. Oluşturulan sıvı uçağın karoserinin yüzeyine sürülerek kayganlık elde edilmeye çalışılmıştır. Elde edilen madde nispeten kayganlık sağlasa da emayite göre daha kalın bir tabaka oluşturduğundan kanat ve dümen kısımları ağırlaşıyor ve dolayısıyla uçak, istenen süratte gitmiyor, aerodinamik yapısı da bozuluyordu.<sup>23</sup>

Batı cephesinde Yunan Kuvvetleri, 22-23 Haziran 1920’de ileri harekâta başlamış, 30 Haziran’da Balıkesir’i, 8 Temmuz’da da Bursa’yı işgal etmişti. Bunun üzerine İkinci Tayyare Bölüğü, Temmuz 1920’de 3 av uçağı ile Uşak’ta görevine başlamıştır. İkinci Tayyare Bölüğü Uşak’a yerleşmesinden 2 hafta sonra bir AEG uçağı ile güçlendirilmiştir.<sup>24</sup> İkinci Tayyare Bölüğü’nden Astsubay Pilot Vecihi Bey, ilk hava keşfine 15 Ağustos 1920’de Kula - Alaşehir bölgesinde başlamıştır. Bu uçuş aynı zamanda Kurtuluş Savaşı’nın ilk uçuşudur. Astsubay Pilot Vecihi Bey, bölgede hava keşfini aralıksız sürdürerek Yunan kuvvetlerinin harekâtları hakkında bölük komutanlığına rapor vermiştir. Astsubay Pilot Vecihi Bey ve Pilot Halil Bey, 20 Ağustos 1920’de Simav yöresinin keşfini yaptıkları esnada Yunan karargâhını görmüşler ve bombalamışlardır. Türk uçakları keşif yapmanın yanında tüfekte atış yaparak ve bomba atarak saldırı da yapmaktaydılar. 21 Ağustos 1920’de ise Yüzbaşı Fazıl ve Astsubay Vecihi Bey’ler yine av uçakları ile Demirci bölgesinde Yunan

<sup>22</sup> Karoser: Uçağın gövde ve kanatlarının dâhil olduğu bölüm.

<sup>23</sup> Sarp, a.g.e., s.154-155.

<sup>24</sup> Yalçın, *Türk Hava Gücü Kuruluşu*, s. 355.

kuvvetlerine bomba atarak ve makinalı tüfekle vurarak saldırmışlardır. Yunan kuvvetlerine ait keşif uçağı, Ağustos 1920'de Yunan pilotun havada yönünü kaybetmesi nedeniyle Çine'ye iniş yapmak zorunda kalmış, Çine'de bulunan Türk Kuvvetleri uçağı ele geçirmiştir. Uçağı "Ganimet" adı verilmiştir. Uçağın muharebe uçuşlarına elverişli olmaması nedeniyle eğitim uçuşlarında kullanılmıştır.

İkinci Tayyare Bölüğü, 29 Ağustos 1920'de Uşak'ın Yunan kuvvetlerinin eline geçmesi üzerine Afyon'a taşınmıştır.<sup>25</sup> Birinci Tayyare Bölüğü ise Batı Cephesi Komutanlığı'nın emri ile 22 Ağustos 1920'de Eskişehir'de faaliyetlerine başlamış, Konya'da tamir ve bakımı yapılan 5 adet uçak verilmiştir.

Batı Cephesi'nde, 29 Ağustos 1920'den 5 Eylül 1920 tarihine kadar yapılan hava harekâtları esnasında uçak arızaları sıklaşmış ve kazalar meydana gelmeye başlamıştır. Batı Cephesi'nde meydana gelen kazaların uçakların bakım ve onarımlarının istenen şekilde yapılmadığı düşünülerek, Konya Uçak İstasyon Komutanlığında değişikliğe gidilerek Deniz Pilot Yüzbaşı Ahmet Nuri Bey'in yerine Gözlemci Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey getirilmiştir. Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisi İsmet Paşa, bu durum karşısında uçakların gereken hava keşfini yapamadıklarını ağır dille yazılmış bir telgrafi 8 Eylül 1920 tarihinde Batı Cephesi'ne gönderilmiştir.<sup>26</sup>

Genelkurmay Başkanlığı'nın 15 Eylül 1920 tarihli telgrafi ile Eskişehir'de 5 ve Afyon'da 3 uçak olduğu halde neden hava keşfi yapılmadığı Batı Cephesi Komutanlığı'na sorulmuştur. Batı Cephesi Komutan Vekili Tuğgeneral Kazım Bey cevaben şunları söylemiştir:

*Uçaklarımızın sık sık keşif neticelerini bildirmeyişimizin iki sebebi vardır: Birinci sebep, bir yıldan uzun bir süre havanın tesirlerine maruz kalan bu teknik araçların uzun ve sık uçuşlara tahammül edemeyerek kanat satırlarının açılışı ve bu kanatları onaracak emayitin mevcut olmayışdır. İkinci sebep de uçabilmek için benzinin çok az oluşudur. Bu sebeple Komutanlığın en fazla ihtiyaç duyduğu anlarda isteyeceği keşifler için özenle saklandığını arz ederim.*<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Mustafa Gökhan Erdemli, *Dünden Bu Güne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2011, s. 34-35; Vecihi Hürkuş, *Havada 1915-1925*, Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği Yay., İstanbul, 2008, s.69.

<sup>26</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, s.128-130.

<sup>27</sup> Sarp, a.g.e., s.159-160.

Kurtuluş Savaşı'nın başlangıcından itibaren elde bulunan kısıtlı imkânlarla da olsa, havacılık olanakları azami düzeyde kullanılmaya çalışılmış, özellikle keşif faaliyetlerinde başarıya ulaşılmıştır.

### **1.3.2.1. Birinci İnönü ve İkinci İnönü Savaşları'nda Hava Harekâtları**

Mondros Anlaşması'ndan sonra, 15 Mayıs 1919'da İzmir ile başlayan Batı Anadolu'nun işgaline, ilk olarak Kuva-yı Milliye kuvvetleri karşı koymuştur. TBMM'nin kuruluşundan sonra Anadolu'nun işgalden kurtarılması ancak düzenli birliklerle olacağının anlaşılması üzerine TBMM tarafından düzenli ordu kurulmuştur. Kurulan düzenli orduya, Kuva-yı Milliye askerleri davet edilmiş ancak Çerkez Ethem reddetmiş, 1921 yılı başında da isyan etmiştir. Yeni kurulan düzenli ordu, bu isyanı bastırmak üzere Çerkez Ethem kuvvetlerine karşı mücadeleye girişmiştir.

İşgale devam eden Yunan Ordusu, Çerkez Ethem kuvvetlerinin isyanını fırsat bilerek, 6 Ocak 1921'de Bursa ve Uşak bölgelerinden ileri harekâta başlamıştır. Yunan kuvvetleri, İnönü'ye ulaşarak taarruza başlamışlardır. Türk kuvvetleri de İnönü'de savunma mevzii oluşturarak Yunan kuvvetlerini karşılamıştır. Birinci Tayyare Bölüğü'nde görevli Astsubay Pilot Vecihi Bey, 8-9 Ocak 1921'de Söğüt ve Bozüyük bölgesinde keşfe başlamış, karşılaştığı Yunan kuvvetlerine makineli tüfekle taarruz etmiş ve bomba atmıştır. Birinci İnönü Savaşı'nın devam ettiği 9-11 Ocak 1921 tarihleri arasında Birinci Tayyare Bölüğü, 2 uçak ile 5 keşif ve bombardıman görevi yaparken İkinci Tayyare Bölüğü, 5 keşif uçuşu yapmıştır. Astsubay Pilot Vecihi Bey, 10 Ocak 1921 tarihinde uçağı ile alçaktan uçarak Yunan hatlarına taarruz etmesi esnasında yerden açılan ateş sonucunda isabet almış ve Yunan hatlarının yakınına mecburi iniş yapmak zorunda kalmıştır. Astsubay Pilot Vecihi Bey, uçağını Yunan kuvvetlerinin eline geçmemesi için yakarak Türk bölgesine sığınmıştır.<sup>28</sup> Astsubay Pilot Vecihi Bey'in 11 Ocak 1921'de yaptığı keşifte Yunan kuvvetlerinin harekâtının durduğunu rapor etmiştir.

Birinci İnönü Savaşı'nda gerçekleştirilen başarılı hava keşif ve hücum görevlerinden dolayı, Astsubay Pilotlar Vecihi ve Behçet, Yüzbaşı Muhsin, Üsteğmen Yusuf Kenan ile Teğmen Sıtkı Beyler, Batı Cephesi Komutanlığı'nca para ile

---

<sup>28</sup> Sarp, a.g.e., s.161-162.

ödüllendirilmişlerdir. Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisi İsmet Paşa, telgraf çekerek şu ifadelerde bulunmuştur:

*İnönü Meydan Muharebesi muzafferiyetinin amillerine; Havacılarıma hassaten selam ve teşekkür ederim.*<sup>29</sup>

Birinci İnönü Savaşı'ndan sonra Türk ve Yunan kuvvetleri yerlerini muhafaza etmiş, iki tarafın mücadelesinin sonlandırılması için Londra Konferansı toplanmıştır. Londra Konferansı'ndan bir sonuç çıkmayınca, 23 Mart 1921 tarihinde Yunan taarruzu ile İkinci İnönü Savaşı başlamıştır.<sup>30</sup> Savaşın başından itibaren Birinci Tayyare Bölüğü 2 ve İkinci Tayyare Bölüğü 1 uçakla İsmet Paşa'nın emri olan keşif ve taarruz görevini yerine getirmişlerdir.

Birinci ve İkinci Tayyare Bölükleri, İnönü mevzilerini rapor etmek üzere faaliyetlerine başladıkları, 25 Mart 1921 tarihinde keşif uçuşu için havalanan Sivil Pilot Hasan Fehmi (Yemen) Bey, uçağın kalkışı sırasında uçakta motor arızası oluşmuş, yere düşmüş ve hayatını kaybetmiştir. Astsubay Pilot Vecihi Bey ise 25-26 Mart 1921 tarihlerinde Bilecik ve Bursa'nın ilçeleri üzerinde keşif ve taarruz faaliyetlerine devam etmiştir.<sup>31</sup> Yüzbaşı Fazıl ve Teğmen Halil Beyler, 25-27 Mart 1921 tarihlerinde Afyon hattı üzerinde gerçekleştirdikleri keşif uçuşlarında, Yunan kuvvetlerinin Afyon'a yaklaştıklarını rapor etmişlerdir. Yunan kuvvetleri, 28 Mart 1921 tarihinde Afyon'a girmiş, bu durum karşısında İkinci Tayyare Bölüğü Türk mevzilerinin gerisine çekilmiştir.<sup>32</sup> 27 Mart 1921 -1 Nisan 1921 tarihleri arasında Astsubay Pilot Vecihi Bey ve Teğmen Halil Bey, tarafından düzenli olarak Yunan kuvvetlerinin harekâtları takip edilmiş, İkinci İnönü Savaşının sonunda Yunan kuvvetlerinin geri çekildiğini rapor etmişlerdir.<sup>33</sup>

Birinci ve İkinci İnönü savaşlarında tayyare bölüklerinin havacıları, uçak, personel, malzeme, akaryakıt ve benzeri yetersizliklere rağmen, savaşın gidişatını etkileyecek keşifler yapmış ve hava taarruzlarıyla Yunan kuvvetlerine zayıflar

---

<sup>29</sup> Davud Kapucu, "Arşiv Belgeleri Çerçevesinde İnönü Muharebelerinin Kazanılmasında Türk Havacılarının Katkısı", *Belgi Dergisi*, S.23, 2022, s. 82.

<sup>30</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, s.138.

<sup>31</sup> Kapucu, *Arşiv Belgeleri Çerçevesinde İnönü Muharebelerinin Kazanılmasında Türk Havacılarının Katkısı*, s.85-86.

<sup>32</sup> Sarp, a.g.e., s.165.

<sup>33</sup> Yılmaz Akdemir, *Atatürk Dönemi Türk Havacılığı*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 2005, s.46.

verdirmiştir. Muharebe tecrübelerini artırarak önleme uçuşları yapmıştır. Yunan uçaklarına karşı gerçekleştirdikleri taarruzlarla kara birliklerinin işlerini kolaylaştırdıkları gibi Yunan birliklerinin savaşma azmini de kırmışlardır.

### 1.3.2.2. Sakarya Savaşı'nda Hava Harekâtları

Yunan kuvvetlerinin 10 Temmuz 1921'de taarruza başlamasıyla birlikte Türk ordusu Sakarya Nehri'nin doğusuna çekilme kararı aldı. Birinci ve İkinci Tayyare Bölükleri, Polatlı'ya yerleşti. Burada bölükler, Cephe Bölüğü ismi ile birleştirilerek 12 Ağustos 1921'de Malıköy'e taşındı.<sup>34</sup>

Cephe Bölüğü Komutanı Yüzbaşı Fazıl Bey'in emrinde, 2 adet keşif, 2 adet av olmak üzere 4 uçak bulunuyordu. Yunan kuvvetlerinin Sakarya'ya yaklaştığı 14 Ağustos 1921'de, keşif görevi için kalkan bir Türk uçağı düşerek parçalandı. Yine 15 Ağustos 1921'de, keşif görevine çıkan Pilot Cevdet Bey ile Gözlemci Yüzbaşı Sırrı Bey'in kullandıkları uçak, 5000-6000 fit yükseklikte uçarken motorunun alev alması sonucu düştü ve görevliler hayatlarını kaybettiler.<sup>35</sup> Bölükte bulunan 2 av uçağından biri ise motor arızası nedeniyle kullanılamaz hale gelmiş böylece 1 tane av uçağı kalmıştır. Mevcut av uçağı ile Sakarya Savaşı başlamadan önce şartların elverdiği nispette, 8 keşif uçuşu yapılarak Yunan kuvvetlerinin hareketleri takip edilmeye çalışılmıştır.<sup>36</sup>

Sakarya Savaşı'nın hazırlıkları sırasında yanlışlıkla İzmir yerine Kuşadası'na inen İngiliz yapısı De Havilland marka Yunan uçağına, bu mıntıkada görevli Türk jandarması tarafından el konulmuş ve uçak güvenlik gerekçesiyle sökülerek Muğla'ya nakledilmiştir. 27 Temmuz 1921'de Astsubay Pilot Vecihi Bey'e cephe komutanlığı, uçağı Muğla'dan Ankara'ya getirme görevini vermiştir.

09 Ağustos 1921'de Astsubay Pilot Vecihi Bey, Muğla'ya gitmiş, uçağın montajında Makinist Eşref'le birlikte yoğun bir çaba sarf ederek uçağı, 19 Ağustos 1921'de uçar hale getirmişlerdir. Pilot Vecihi Bey, İsmet ismini koyduğu uçağı, 23

<sup>34</sup> Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı, s.153-154.

<sup>35</sup> Sarp, Motor alev aldığıında havacılarımızın paraşütleri olsaydı kurtulma imkânının olabileceğini iddia etmektedir ve 1913 yılında Fransız pilot Pegout, paraşütle atlayarak kurtulmayı başardığını, Türk Hava Kuvvetleri'nde ise paraşüt kullanımının 1924 yılında başladığını belirtmiştir. Bkz. Sarp, a.g.e, s.166.

<sup>36</sup> Sarp, 2010, s.166-167.

Ağustos 1921 tarihinde Ankara'ya getirmiştir. Sakarya savaşında mevcut bulunan iki uçaktan biri olmuştur.<sup>37</sup>

Sakarya Savaşı başlamasıyla birlikte Yunan kuvvetleri, Polatlı yönüne geniş bir alan üzerinden hücumla geçmiştir. 23 Ağustos-13 Eylül 1921 tarihleri arasında Türk havacıları tarafından 40 keşif uçuşu yapılmış, bu uçuşların 24'ü Astsubay Pilot Vecihi Bey'e, 12'si Yüzbaşı Fazıl Bey'e, 4'ü Hayrettin Bey'e aittir. Yunan kuvvetlerinin sayıca ve teknik olarak üstün hava birliği olmasına rağmen Türk havacıları 2 uçak ile onlara karşı daha üstün bir hava savunması sağlamışlardır.<sup>38</sup>

01 Eylül 1921'de Astsubay Pilot Vecihi Bey, Gözlemci Basri Bey ile keşif hizmeti yaptığı esnada bir Yunan uçağı ile karşılaşmışlar, Yunan pilotları genel olarak savaştan kaçındıklarından, Yunan uçağının kaçmasına fırsat vermeden hücumla geçmişler ve uçağı düşürmüşlerdir.<sup>39</sup>

10 Eylül 1921'de Türk kuvvetleri tarafından gerçekleştirilen karşı taarruzlar ile Dua Tepe geri alınmıştır. Yapılan keşif uçuşunda, Yunan kuvvetlerinin Sakarya'ya doğru hareketlenmeye başladığı da tespit edilmiştir. 12 Eylül 1921'de sabah saatlerinde yapılan keşifte ise Yunan kuvvetlerinin Sapanca ve Sağlıca arasında üç tümenin Sakarya istikametine doğru çekilmekte olduğu görülerek bilgiler Batı Cephesi Komutanlığı'na rapor edilmiştir. Batı Cephesi Komutanlığı bu bilgiler ışığında Yunan kuvvetlerinin genel bir çekilmeye başladığı kanaatine vararak taarruz emri vermiştir.<sup>40</sup> Yunan kuvvetleri, Sakarya'da kati olarak yenilmiş, Sakarya nehrinin batısına Eskişehir - Afyon hattına çekilmiştir.

Sakarya Savaşı'nda Türk havacıları, Birinci İnönü ve İkinci İnönü Savaşlarında olduğu gibi kıt imkânlarla sayıca ve teknik olarak üstün Yunan kuvvetlerine karşı mücadele etmiş, savaşın kazanılmasında gerek keşif gerekse av uçuşlarıyla katkı sağlamışlardır. Savaşlardaki hava gücünün etkisi bir kez daha görülerek yapılacak Büyük Taarruz hazırlıkları hava gücünü artırma yönünde olmuştur.

<sup>37</sup> Hürkuş, *Havada 1915-1925*, s.99-100.

<sup>38</sup> Hürkuş, *Havada 1915-1925*, s.99-113-114.

<sup>39</sup> Hürkuş, *Havada 1915-1925*, s.108-110.

<sup>40</sup> *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, s.162-163.

### 1.3.2.3. Büyük Taarruzda Hava Harekâtları

Anadolu'nun Yunan işgalinden kurtarılmasının son halkası olan Büyük Taarruz' da, askeri havacılık faaliyetleri büyük bir önem arz etmiş, TBMM Hükümeti bu konuda tüm imkânlarını seferber etmiştir. Sakarya Savaşı'ndan itibaren yaklaşık 1 yıl gibi kısa bir zamanda, Türk ordusunun tüm kademeleri güçlendirildiği gibi hava kuvvetleri de güçlendirilmeye çalışılmıştır.

TBMM Hükümeti, Almanya'ya bir heyet göndererek, Birinci Dünya Savaşı'ndan ellerinde kalan 21 adet Albatros C-XV uçağı alınmasına karar verilmiştir. Almanya'dan Karadeniz'e ve oradan Samsun Limanı'na getirilen uçaklar, yol şartlarında zarar görmüş, tüm çabalara rağmen sadece 2 tanesi uçar hale getirilebilmiştir.<sup>41</sup>

20 Ekim 1921'de Fransa ile yapılan Ankara Anlaşması sonrası, Fransızlardan Adana'da bezden yapılmış hangarlar ile birlikte 10 adet Breguet-14 uçağı keşif yapmak amacıyla alınmıştır.<sup>42</sup>

1922 yılında İtalya'dan 1 adet 2 kişilik eğitim uçağı ile 1 adet keşif uçağı satın alınmış, daha sonra yine İtalya'dan 20 adet SPAD-XIII tipinde silahsız av uçağı satın alınmıştır. İtalya'dan alınan uçakların makineli tüfekle atış yapabilmesi için, Konya Tayyare İstasyonu'nda makinalı tüfek aparatı monte edilerek savaşta kullanılabilir hale getirilmiştir.<sup>43</sup>

Uçak sayısını artırmak için Türk Hükümeti'nin girişimlerinin yanında şahısların yardımları da olmuştur. 174. Piyade Alayı personelinin, maaşlarından yaptığı anlamlı katkı ile Breguet – XIV tipi uçak alınmış ve uçağa 174. Alay ismi verilmiştir. Erzurumlu iş adamı Nafiz Bey de İtalya'dan 4 adet uçak satın alarak hava kuvvetlerine hediye etmiş, uçaklara Nafiz 1, 2, 3, 4 isimleri verilmiştir.<sup>44</sup> Büyük Taarruz'dan önce 17 tane uçak savaşa hazır hale gelmiştir.<sup>45</sup>

---

<sup>41</sup> Sarp, a.g.e., s.170.

<sup>42</sup> *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, s.138.

<sup>43</sup> Selman Yaşar, 'Büyük Taarruzda Türk Havacıları', *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C:1, S:2, 2008, s.77-85.

<sup>44</sup> Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2019, s. 78-79.

<sup>45</sup> Kapucu, Korkmaz, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Askeri Hava Seyahatleri (1909-1939)*, s.76.

Uçakların tamir ve bakımları için gerekli yedek parça ve malzemeler yetersizdi. İç piyasadan sadece nalburiye olarak bilinen halkın inşaatlarda kullandığı basit malzemeler bulunabiliyordu. Diğer malzemeler dış piyasadan kaçak olarak, özellikle İtalya'nın işgal ettiği Antalya'da yabancı komisyonculardan tedarik edilebiliyordu. En büyük ihtiyaç maddesi uçak benziniydi. Yakıtın bir kısmı Rusya'dan bir kısmı İtalyan komisyonculardan alınıyordu. Uçak bombaları yurt dışından temin edilemiyordu. Elde sadece 50-60 civarında bomba mevcuttu. Bu kritik durumun düzeltilmesi için uçak bombası dökümüne ihtiyaç duyuldu. 7,5 kilogramlık top mermilerinden uçak bombası yapmak için girişimler başlatıldı.<sup>46</sup>

Büyük Taarruz başlamadan önce, Konya/Akşehir'e yerleşen Cephe Bölüğü, 12 Ağustos 1922 tarihli emirle, 4 keşif uçağı ve 4 av uçağı ile Akşehir Meydanı'ndan cephe yakınındaki Çay Meydanı'na gönderilmişler ve çatışma bölgesinde Yunan uçaklarının keşif yapmalarını önlenmeye çalışmışlardır.

Yunan Başkomutanı Hacı Anesti, Büyük Taarruz esnasındaki hava keşifleri ile ilgili şu sözleri söylemiştir:

*Son zamanlarda Türklerin yabancı hükümetlerden tedarik ettikleri elli kadar son sistem takip uçakları yüzünden uçaklarımız Türk yığınağı ve taarruz hazırlıklarını görememiştir.*<sup>47</sup>

Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa, 26 Ağustos 1922 tarihinde Cephe Bölüğüne geceyin verdiği taarruz emrinde, ordunun genel taarruza başlayacağını bildirdi. Gönderdiği emirde, Döğer Bölgesi'ndeki Yunan kuvvetlerine ait 2. Kolordu'nun bulunduğu Seyitgazi – Döğer yolu üzerindeki Yunan ihtiyat grubunun faaliyetleri ve Döğer – Afyon demiryolu üzerindeki tren faaliyetlerinin tespit edilerek bildirilmesini istedi. Türk kuvvetleri Afyon'da bulunan Yunan 1. Kolordusuna saldırdığı zaman, Yunan 2. Kolordusunun yardıma gelip gelmeyeceği endişe ediliyordu. Bunun üzerine Türk uçakları, Yunan kuvvetlerinin gerilerine hava keşfi düzenlemiş, Yunan kuvvetlerinin hareketlerini rapor etmişlerdir. Cephe Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl Bey, av uçağı ile 26 Ağustos 1922 sabahı taarruza başlayan Türk kuvvetlerini destekleyerek Yunan keşif uçaklarının faaliyetlerini önlemeye

---

<sup>46</sup> Sarp, a.g.e., s.172-173.

<sup>47</sup> Hulusi Kaymaklı, *Havacılık Tarihinde Türkler II*, Kültür Ofset, 1997, s.96-97.

çalışmış ve bir Yunan uçağını Garipçe köyü bölgesinde yere indirmeyi başarmıştır. Garipçe bölgesinde ele geçirildiğinden dolayı uçağa Garipçe ismi verilmiştir. Türk havacıları, taarruzun başladığı gün 12 keşif uçuşu gerçekleştirerek, Yunan kuvvetlerinin hareketi rapor edilmiş, Yunanlıların önemli hedeflerine taarruz edilmiştir. Ayrıca Büyük Taarruz'da önemli görevler üstlenen General Fahrettin Altay'ın komutasındaki Süvari Kolordusu'yla yeterli haberleşme imkânı bulunmadığından, Kolordu'nun durumu ve hareketlerinin keşfi istenmiş ve hava keşfi ile takip edilmiştir.<sup>48</sup>

Cephe Bölüğü'nün 2 keşif ve 2 av uçağı, 27 Ağustos 1922 tarihinde 6 keşif uçuşu yaparak, Yunan kuvvetlerinin bölgelerini terk ettiğini ve Afyon İstasyonu'nda dağınık vaziyette Yunan askerinin bulunduğunu rapor etmiştir. Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa, 28 Ağustos 1922 günü verdiği emirle Yunan kuvvetlerinin çekiliş yönünün bildirilmesini ve dağınık şekilde geri çekilen Yunan kuvvetlerinin bombalanmasını istemiştir. Aynı gün uçaklarla 9 uçuş gerçekleştirilerek emredilen bölgelerin keşfini yapılarak belirlenen hedeflere bomba atılmıştır.<sup>49</sup> 29 Ağustos 1922 günü keşif uçuşlarına devam edilmiş, Yunan kuvvetlerinin geri çekilişleri izlenmiştir.

Cephe Tayyare Bölüğü, savaşın bu bölümünde Afyon'la beraber üç ayrı yere yerleşmiş bulunuyordu. Akşehir'de tamirhane, malzeme deposu ve bir kısım personel, Çay Meydanı'nda bütün çadırları ve bir kısım malzeme, Afyon Meydanı'nda ise pilotları, faal uçakları bölük ileri kademesi bulunmaktaydı.<sup>50</sup>

Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'nın emri ile başlayan 30 Ağustos Meydan Muharebesi'nde, hava uçuşa elverişli olmadığından uçuş yapılamamıştır. 1 Eylül 1922'de, Uşak Türk kuvvetleri tarafından ele geçirilmesi üzerine bir birliğin Uşak'a gitmesi emredilmiştir.<sup>51</sup> Hava birliği, Uşak'a gitmeden önce Cephe Tayyare Bölüğü'nün tüm görevlileri Batı Cephesi Karargâhı'na çağrılarak, İsmet Paşa tarafından tebrik edilmiştir. Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, Cephe Bölük Komutanı Yüzbaşı Fazıl Bey'i özel olarak tebrik etmiş ve şu emri vermiştir:

---

<sup>48</sup> Türk İstiklal Harbi, *Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, s.177-181.

<sup>49</sup> Akdemir, a.g.t., s. 51-52.

<sup>50</sup> Sarp, a.g.e., s.178.

<sup>51</sup> *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, s.185-187.

*Maiyetinizde fevkalade hizmeti görülenleri derhal bir üst rütbeye terfi ettiriniz”<sup>52</sup>*

Türk Hükümeti, 26 Ağustos 1922 tarihinde başlayan Türk taarruzunun kesin zafere ulaşmasında, havacıların yaptığı önemli katkılardan dolayı, 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın aynı zamanda Havacılar Bayramı olarak da kutlanmasını kabul etmiştir.<sup>53</sup>

04 Eylül 1922'de Uşak Meydanı'na inen Cephe Tayyare Bölüğü havacıları, çok miktarda uçak malzemesi, teçhizat ve cephaneye ele geçirmişlerdir. Afyon'dan gönderilen teçhizatlar, malzemeler, teknik elemanlar ve uçak benzini yolların bozuk oluşundan dolayı nakil kamyonları ile ancak 24 saatte Uşak Meydanı'na intikal edebilmişlerdir.

Türk birliklerinin İzmir'e doğru ilerleyişi sürerken, Cephe Tayyare Bölüğü'ne 08 Eylül 1922'de Salihli'ye intikali emredilmiş, 09 Eylül 1922'de 2 keşif ve 1 av uçağı Salihli Meydanı'na inmiştir. 12 Eylül'de demiryollarının tahrip edilmesinden dolayı malzeme ve ağırlıklar karayolu ile Salihli'ye taşınmıştır. Salihli'deki Cephe Tayyare Bölüğü'ne 13 Eylül 1922'de İzmir / Gaziemir'e intikali emredilmiş, bölük ancak 14 Eylül 1922'de 4 av ve 2 keşif uçağı ile inebilmiştir.<sup>54</sup> Cephe Tayyare Bölüğü'nden Gaziemir'deki meydana ilk olarak Astsubay Pilot Vecihi Bey uçağı ile iniş yapmış, anılarında o günü, şu sözlerle anlatmıştır:

*Kızılçullu istasyonu üzerinden gördüğüm yeni meydanımız bir an bende yeni bir heyecan yarattı, evet haklı bir heyecan! Çünkü bu tayyare meydanına ben Türk havacıları arasında ilk geliyordum ve ilk inekte ben olacaktım. Hâlbuki meydan tayyarelerle dolu idi. Biraz daha yaklaşıncaya meydanın muhtelif noktalarına gayri muntazam bir surette bırakılmış olan bu tayyarelerin kâmilen Yunan kokartlarını taşıdıklarını gördüm.<sup>55</sup>*

Büyük Taarruz sürecinde Cephe Tayyare Bölüğü'nün uçakları, pilotları, teknik personeli, yedek parça ve malzemeleri, intikal araçlarının yetersizliğinden Cephe Bölüğü istasyonlarında meydanlarda dağınık bir şekilde kalmıştı. Demiryolları tahrip

---

<sup>52</sup> Kapucu, Korkmaz, *Arşiv Belgeleri Çerçevesinde İnönü Muharebelerinin Kazanılmasında Türk Havacılarının Katkısı*, s.76.

<sup>53</sup> Akdemir, a.g.e., s. 52.

<sup>54</sup> Sarp, a.g.e., s.182-183.

<sup>55</sup> Hürkuş, *Havada 1915-1925*, s.127.

edildiğinden kamyonlarla nakiller sağlanmaya çalışılmış ve intikaller gecikmiş, hava gücü kuvveti yetersiz kalmıştır. Gaziemir Meydanı'na inen Türk havacılarının yeterli uçak benzini ve cephaneleri olmadığından, Gaziemir Meydanı'ndan Yunanlıların kaçmakta olduğu Çeşme Limanı'na hava taarruzu yapılamamıştır.<sup>56</sup> Cephe Tayyare Bölüğü ve Konya'daki Hava Kuvvetleri Müfettişliği 17 Eylül 1922'de alınan emirle İzmir'e intikal etmiştir.

Türk havacıları, Kurtuluş Savaşı'nın tüm evrelerinde olduğu gibi Büyük Taarruzda da çok kısıtlı imkânlar ve zor şartlar altında görev yapmış, savaşın kazanılmasında büyük pay sahibi olmuşlardır. Savaşlarda havacılığın önemi bir kez daha anlaşılmıştır.

Büyük Taarruz ile elde edilen başarı, Anadolu'nun işgalden kurtuluşunun Türkiye'nin bağımsızlığına kavuşmasının bir göstergesi olmuştur.

---

<sup>56</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.84-85.

## II. BÖLÜM

### CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA HAVACILIK KURUMLARININ OLUŞUMU VE HAVACILIK FAALİYETLERİ

#### 2.1. Türkiye Cumhuriyeti'nin Kuruluşundan İtibaren Uygulanan Ekonomik Politikalar ve Havacılık Sanayisi

Türk ordusu ve halkının müşterek gerçekleştirdiği Milli Mücadele'nin son safhasında, 09 Eylül 1922'de Yunan ordusu İzmir'den çıkarılmış ve neticesinde 11 Ekim 1922'de Mudanya Ateşkes Anlaşması imzalanmıştır. Barış görüşmeleri ise İsviçre'nin Lozan kentinde 20 Kasım 1922'de başlamış ve Türk delegasyonunun başkanı olarak İsmet Paşa görevlendirilmiştir. Barış konferansı sırasında yabancı devlet delegelerinin, özellikle Osmanlı Devleti döneminde yabancı ülkelere sağlanan ekonomik ayrıcalıkları (kapitülasyonlar) Türk Hükümetinden de talep etmeleri üzerine fikir ayrılıkları çıkmış ve konferansa 04 Şubat 1922'de ara verilmiştir.

Lozan Barış Konferansı'nın ara verildiği dönemde Gazi Mustafa Kemal Paşa, ülkenin ekonomisinin kalkınmasını sağlamak ve ekonomik bağımsızlık olmadan tam bağımsızlık sağlanamayacağı düşüncesi ile 17 Şubat 1923'te İzmir'de İzmir İktisat Kongresi'ni düzenlemiştir. Kongrede İktisat Vekili Mahmut Esat Bey (Bozkurt) yeni devletin iktisat politikasının karma ekonomik sistem olacağını belirtmiştir.<sup>57</sup> Korkut Boratav, Türkiye iktisat tarihini sınıflandırırken 1923-1929 yılları arasındaki dönemi, açık ekonomi koşullarında yeniden inşa olarak isimlendirmiştir.<sup>58</sup> Kongrede genel olarak kalkınmaya yönelik çiftçinin üretim yapmaya özendirilmesi, ılımlı bir korumacılık, meslek örgütleri ve kredi kurumlarının kurulması, dış ticaret dengesinin sağlanması gibi hedefler öncelikli olarak belirlenmiştir.

---

<sup>57</sup> Fikret Yücel, *Cumhuriyet Türkiye'si'nin Sanayileşme Öyküsü*, TTV Yay., Ankara, 2017, s.22.

<sup>58</sup> Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2005*, İmge Kitabevi, Ankara, 2006, s.49.

İktisat Kongresinde alınan kararlar doğrultusunda yatırımcılara kredi sağlamak amacıyla 1924'te Türkiye İş Bankası, 1925'te Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası kurulmuştur. Dış ticaret açığını en aza indirmek için de sanayi politikası olarak ithal ikameci sanayi politikası izlenmiştir. Bu dönemde havacılık açısından en önemli gelişme, 1925 yılında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti ve 1926 yılında açılan TOMTAŞ uçak fabrikasıdır. 29 Ekim 1929'da New York Borsası'nın çöküşü ile yaşanan Dünya Ekonomik Buhranı'ndan diğer ülkeler gibi Türkiye de etkilenmiş<sup>59</sup>, uygulamakta olduğu karma ekonomik politikadan vaz geçmek durumunda kalmıştır. Korkut Boratav'ın ifade ettiği korumacı, devletçi sanayileşme politikası uygulanmaya başlamıştır.

1930-1939 yılları arasında uygulanan devletçi ekonomi politikasına uygun olarak daha önce TOMTAŞ'a ait olan Kayseri ve Eskişehir Tayyare Fabrikaları, Milli Müdafaa Vekaleti'ne devredilerek uçak üretimlerine devam etmişlerdir.

1940-1945 yılları arasında 1939 yılında başlayan İkinci Dünya Savaşı'nın etkisi ile savaş ekonomisi uygulamasına geçilerek sanayi yatırımları<sup>60</sup> daralmış, buna rağmen savaşa yönelik yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde havacılık alanında 1939 yılında THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nın kuruluş çalışmaları başlamış ve 1941 yılında açılışı gerçekleştirilmiştir.

1946-1953 yılları arasında dünyadaki liberalleşme eğilimine paralel olarak dünya ekonomisi ile bütünleşme yolunda adımlar atılmıştır. Böylece 16 yıldan beri takip edilen korumacı ve devletçi ekonomi politikaları yavaş yavaş gevşetilmiş, ithalat serbestleştirilerek dış pazarlar gözetilir hale gelmiştir. Bu dönemde uygulanan liberal ekonomi politikaları, dış açıkları kronikleştirmiş, Türkiye'yi dış yardım, kredi ve yabancı sermaye yatırımlarıyla ayakta duran bir ülke haline getirmiştir.<sup>61</sup> Türkiye bu dönemde, havacılık alanında THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nda özgün uçak projelerini üretmesine, 1946 yılında Gazi Motor Fabrikası'nı kurmuş olmasına rağmen izlenen politikalar nedeniyle 1952 yılında uçak fabrikalarını kapatmak zorunda kalmıştır.

---

<sup>59</sup> Eroğlu, a.g.e., s.59.

<sup>60</sup> Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi 1923-1950*, Yurt Yayınları, Ankara, 1986, s.238.

<sup>61</sup> Boratav, a.g.e., s.94.

## 2.2. Türk Hava Kuvvetleri'nin Kurulması

Büyük Taarruz'dan sonra İzmir'e intikal eden Hava Kuvvetleri Müfettişliği, 1923 yılı Temmuz ayı itibarıyla uçuş okulu, ikmal tesisleri ve muharip unsurlardan oluşmakta ve Hava Kuvvetleri Müfettişliği' ne Kurmay Albay Muzaffer (Ergüder) komuta etmekteydi.

Birlik bünyesindeki İzmir Seydiköy Tayyare Mektebi, 17 Eylül 1922 tarihinde kuruldu. Okul binası iki katlı olup, alt kat komutanlık, öğretmen odası, bürolar ve yemekhaneden; üst kat ise dersane ve yatakhanelerden oluşmaktaydı. Okulda bir de sağlık birimi oluşturuldu.<sup>62</sup> Mektebin kurulmasının ardından okul yöneticileri hemen çalışmalara başlayarak pilot eksikliğini gidermek için 18 subayı eğitime aldı.<sup>63</sup>

Hava Kuvvetleri Müfettişliği'ne bağlı uçak bölükleri, İzmit, Erzurum, İzmir/Gaziemir ve Bandırma'da deniz uçak bölüğü, İzmir / Bayraklı'da uçaksavar bölüğü de Halkapınar'da bulunmaktaydı. hava ikmal birimleri ise Afyon ve Ankara'daydı.<sup>64</sup>

Yeni Kurulan Cumhuriyetin Türk Hava Kuvvetleri'ni geliştirmek ve araştırmalar yapmak üzere 20 Aralık 1923 tarihinde Albay Muzaffer Bey başkanlığında, yurt dışına gezi düzenlenmiştir. Hava Müfettişliğinde görevli Binbaşı Fesa Bey, Makine Yüzbaşı Murat Bey, Astsubay Pilot Vecihi Bey, Pilot Halim Bey ve Deniz Yüzbaşı Cemal Bey, Fransa, İtalya, İngiltere ve Almanya'yı kapsayan araştırma gezisine katılmışlardır. Yapılan araştırmalarda Fransa'nın havacılık faaliyetleri daha gelişmiş bulunarak, uçak alımı, uçuş öğretmek üzere 3 Fransız öğretmenin Türkiye'de çalışması, Fransa'ya uçuş eğitimi için eleman gönderilmesi gibi hususlarda anlaşma yapılmıştır.<sup>65</sup> Avrupa'da incelemelerde bulunan bu heyet, 1924 yılının Nisan ayında Türkiye'ye dönmüştür.

1925'te İtalya ve Yunanistan ile meydana gelen siyasi gerginlik nedeniyle Haziran ayında İzmir'deki hava birliklerinden bir kısmı Anadolu'nun çeşitli şehirlerine yerleştirilmiştir. İzmir'deki Hava Kuvvetleri Müfettişliği, Eskişehir'e

---

<sup>62</sup> Yusufoglu, a.g.t., s. 231.

<sup>63</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.119.

<sup>64</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.157.

<sup>65</sup> H.İbrahim Fırtına, *Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930*, Kırmızıkeçi Yayınevi, İstanbul, 2018, S.171-174; Kaymaklı, a.g.e.,s.160.

taşınmış, 2. ve 6. Bölüklerden oluşan Hava İstasyon Komutanlığı ve Uçuş Okulu kurulmuştur.<sup>66</sup>

İstanbul/Yeşilköy’de 23 Nisan 1926 tarihinde Türk Hava Kurumu’nun desteği ile Makinist Okulu açılmıştır. Bu okulda Hava Kuvvetleri için her yıl yüz kadar öğrenci yetiştirilmiş ve kalifiye bakım onarım personeli kazandırılmıştır.<sup>67</sup> Bu okul 1928 yılında Eskişehir’de açılan Hava Makinist Astsubay Okulu ile birleştirilerek Eskişehir’de hizmet vermeye devam etmiştir. Uçuş Okulu ile birlikte Türk havacılığına önemli katkılar yapmıştır. Bu okul daha sonra Hava Okullar Komutanlığı’na bağlanmıştır.

1928 yılında Hava Kuvvetleri Müfettişliği kaldırılarak yerine Milli Müdafaa Vekâleti’ne bağlı Hava Kuvvetleri Müsteşarlığı kurulmuştur. Tuğgeneral Muzaffer (Ergüder) müsteşarlığın başına getirilmiştir. Bununla birlikte bölük seviyesindeki hava birlikleri tabur seviyesine çıkarılarak İzmir, Eskişehir ve Diyarbakır’da konuşlandırılmıştır. Eskişehir’de konuşlanan ve Binbaşı Celal (Yakal) komutasında bulunan 1. Tabur’da 5, Diyarbakır’da konuşlanan ve Binbaşı Zeki (Doğan) komutasındaki 2. Tabur’da 3, İzmir’de konuşlanan ve Binbaşı Şefik (Çakmak) komutasındaki 3. Tabur’da da ikisi deniz olmak üzere 4 uçak bölüğü bulunmaktaydı. Yeniden organize edilen Hava Kuvvetleri’nde, 1 general, 189 subay, 157 astsubay ve 61 sivil işçi ile 408 personel görev yapmaktaydı.<sup>68</sup>

1 Haziran 1932 tarihinde Genelkurmay Başkanlığınca alınan karar ile Türk Hava Kuvvetlerinde Hava Alayları oluşturulmasına karar verildi. Eskişehir, Diyarbakır ve İzmir’de bulunan 1., 2. ve 3. taburlar alay seviyesine yükseltildi.<sup>69</sup> Eski Tabur Komutanları, yeni alaylara Alay Komutanı olarak atandı.

1 Temmuz 1932 tarihinden itibaren Hava Kuvvetleri personeli, ayrı bir sınıf olarak kabul edilmiştir. Havacıların ayrı bir sınıf olarak kabul edilmesinden sonra kıyafet ve bazı işaretlerin değiştirilmesi talep edilmiş ve Genelkurmay Başkanlığı tarafından talepleri uygun bulunmuştur. Türk havacılarının resmi üniforması, 1933

---

<sup>66</sup> Avni Okar, *Türkiye’de Tayyarecilik 1910-1924*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2018, s.106-108; Kaymaklı, a.g.e.,s.164.

<sup>67</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.167-168.

<sup>68</sup> Kaymaklı, a.g.e., s.175-176.

<sup>69</sup> “Cumhuriyet Döneminin İlk Yıllarında Hava Gücü ve Türk Hava Kuvvetlerinin Kuruluşu (1923-1944),” *Hava Kuvvetleri Dergisi*, No.343, Şubat 2003, s.40.

tarihinden itibaren gri-mavi renkli takım elbise içinde lacivert gömlek siyah kravat olarak kullanılmaya başlanmıştır.<sup>70</sup>

1 Haziran 1937'de Kütahya'da Hava Kuvvetlerine ait 4. Alay teşkil edildi. Alay komutanlığına Kurmay Binbaşı Ferruh Şahinbaş atandı. Bu alayın uçuş birlikleri, Kayseri Tayyare Fabrikası'nda üretilen av uçakları ile donatılmıştır.

1937 yılında Kara ve Deniz Akademileri'nin bulunduğu Yıldız/İstanbul'da, havacı subayları da kurmay olarak yetiştirmek üzere Hava Harp Akademisi kurulmuştur.<sup>71</sup>

22 Mayıs 1939'da 1. Hava Tugayı Eskişehir, 2. Hava Tugayı İzmir'de oluşturulmuştur. 30 Ağustos 1940 tarihinde 4 havacı subay generalliğe terfi ettirilerek tuğgeneral olarak görev yapmaya başlamışlardır. 16 Ağustos 1943 tarihinde tümen teşkilatına geçilerek ilk tugaylar tümenlere dönüştürülmüştür.<sup>72</sup> Lojistik destek yönünden Millî Savunma Bakanlığı'na harekât ve eğitim yönünden Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olarak faaliyet gösteren Hava Müsteşarlığı, tek bir komuta altında toplanmasına karar verilmiş ve bu amaçla 23 Ocak 1944 tarihinde Genelkurmay Başkanlığının emriyle Hava Kuvvetleri Komutanlığı müstakil bir kuvvet olarak teşkil edilmiştir. 27 Ocak 1944 Tarihinde 18452 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile ilk komutanlığına Hava Pilot Tümgeneral Zeki Doğan atanmıştır. 1947 tarihinde Hava Kuvvetleri Komutanlığı, ordu seviyesine çıkarılmış ve 1948 yılında lojistik destek kuruluşları, Hava Kuvvetlerine bağlanmış, 1950 yılında da Hava Harp Akademisi dışında kalan bütün hava birlik ve kurumları Hava Kuvvetleri Komutanlığına dâhil edilmiştir.<sup>73</sup>

### **2.3. Türk Tayyare Cemiyeti'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri**

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra Türkiye, her alanda olduğu gibi havacılık alanında da yeniden yapılanmaya gitmiştir. Havacılık faaliyetlerine, halkın da katılımını isteyen Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa, havacılığın askeri, sanayii, ticari, turizm ve

<sup>70</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.90-91.

<sup>71</sup> Kaymaklı, a.g.e.,s.226.

<sup>72</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.96.

<sup>73</sup> <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79>, 12.03.2022.

tarım gibi pek çok alanda gelişmesini istemiş, milli havacılık sanayisini kurmayı hedeflemiştir.

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa'nın verdiği emirle, Yaveri Cevat Abbas Bey (Gürer), 16 Şubat 1925 günü çeşitli devlet erkânı ve değişik meslek gruplarından 45 kişi Ankara Türk Ocağı'na davet edilerek konu anlatılmış ve Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur. Kurumun başkanlığına ise Cevat Abbas Bey (Gürer) getirilmiştir.<sup>74</sup>

Cemiyet, kuruluşundan itibaren Türk havacılığının ilerlemesinde en önemli unsurlardan birisi ve lokomotif olmuştur. Türk Tayyare Cemiyeti'nin 15 Mayıs 1925'de yapılan töreninde Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa, Türk gençliğine havacılıkta en yüksek seviyede yerlerini almaları konusunda vurgu yaparak şunları söylemiştir:

*Her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede, gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Ey Türk Genci! Kısa zamanda gökte seni bekleyen yerini alacaksın.*<sup>75</sup>

Cemiyetin Tüzüğü, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa tarafından kaleme alınmış, Yüzbaşı Fazıl Bey, Pilot Vecihi Bey, Üsteğmen Şakir Hazım Bey, Mazlum Bey ve Pilot Fehmi Bey tarafından hazırlanmıştır.<sup>76</sup>

Türk Tayyare Cemiyeti'nin genel tüzüğü'nün 2. maddesine göre kurumun kuruluş amacı şu şekilde ifade edilmiştir:

*Türkiye'de tayyareciliğin askerî, iktisadî, içtimaî ve siyasî ehemmiyetini tanıtmak ve bu maksatla tayyareciliğe lüzumu olan eşhası ve malzemeyi çoğaltmak ve Türk gençliğinde tayyareciliğin aşkını tenemmiye etmektir.*<sup>77</sup>

Türk Tayyare Cemiyeti'nin Türk milleti nezdinde özellikle gençler arasında, havacılığa olan ilgiyi artırmak, ülkenin ve hava sahasının korunmasındaki önemini

---

<sup>74</sup> Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer / Cepheden Meclise Büyük Önder İle 24 Yıl, Der: Turgut Gürer, 2. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 355-356.

<sup>75</sup> "Atatürk ve Havacılık," *Hava Kuvvetleri Dergisi*, No.301, Kasım 1988, s.74-78; Verel, C.II s.14.

<sup>76</sup> Türk Hava Kurumu - Türk Tayyare Cemiyeti (T.T.C.) (thk.org.tr), 15.04.2022.

<sup>77</sup> Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi, İktisad Matbaası, Ankara, 1925, s. 2.

belirtmek, havacılığın kamu ve özel sektörde gelişmesini sağlamak ve hava turizmini kurmak gibi hedefleri bulunmaktaydı.

Türk Tayyare Cemiyeti'nin kuruluş döneminde, Fitre-zekât ve kurban derilerini toplama hakkı,<sup>78</sup> Ödemiş Balyanbolu Bucağı'nın Küre ve Bağcılar köylerindeki cıva madeninin işletilmesi,<sup>79</sup> Bulgaristan'dan kıışlamak üzere Trakya'ya gelecek koyun-keçi sahiplerine verilecek kefaletnamelerin telif hakları<sup>80</sup> gibi kanunla gelir kaynakları oluşturulmuştur. Bunun yanında Atatürk'ün kaleme aldığı Nutku'nun gelirinin Türk Tayyare Cemiyeti'ne bağışlanması<sup>81</sup> gibi şahısların da bağışları kabul edilmiştir. Ayrıca kurum tayyare piyangoları düzenleyerek gelirlerini artırma yoluna gitmiştir.

Türk Tayyare Cemiyeti, elde ettiği gelirlerle öncelikle askeri ve sivil havacılığa yurtda destek sağlamak için uçak alma yoluna gitmiştir. Havacılık okulu açmak ve milli hava sanayisini kurmak gibi hedefleri olan cemiyet, gelirlerini artırmak için bağış kampanyaları düzenledi. Bağış toplamak için bir madalya tüzüğü hazırlandı. Bağış yapanlara yaptıkları bağış miktarına göre bronz, gümüş, altın ve elmaslı madalya verilmesi, 10.000 TL bağışlayanların adı da alınacak uçağa isim olarak konması kararlaştırıldı. Türk Tayyare Cemiyeti'ne yapılan ilk bağış, Ceyhan ilçesinden 10.000 TL ile gerçekleşmiş ve alınan ilk uçağa da Ceyhan ismi verilmiştir.<sup>82</sup> Pilot Vecihi Bey, cemiyetin tek pilot kurucu üyesi ve fen şubesi sorumlusu olarak,<sup>83</sup> havacılığı ülkeye tanıtmak için ilk yurt içi gezisini bu uçak ile Ceyhan, Adana ve Konya'ya düzenlemiştir.

Türk Tayyare Cemiyeti'nin aldığı ilk uçağın, 24 Mayıs 1925'te İstanbul'da uçurulması üzerine Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi'nde şu ifadeler yer almıştır:

*Tayyare Cemiyetinin ilk satın aldığı mektep tayyaresi bugün İstanbul üzerinde ilk defa uçmuş ve limandaki bütün vapurlar tarafından sürekli düdükle çalınmak*

---

<sup>78</sup> BCA., 51/2-6-11, 05.04.1926.

<sup>79</sup> BCA., 30-18-1-1/20-59-3, 15.09.1926.

<sup>80</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.138.

<sup>81</sup> BCA., 51/8-68-26, 29.02.1928.

<sup>82</sup> Vecihi Hürkuş, *Bir tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2000, s.178.

<sup>83</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.177.

*suretiyle selamlanmıştır. Tayyare şehrin üzerinden pek alçak uçarak dolaşmak ve bütün halk tarafından şevk ve tehalükle temaşa edilmiştir.*<sup>84</sup>

Kuruluşundan itibaren yoğun bir çalışma temposuna giren Türk Tayyare Cemiyeti, 25 Haziran 1925'e kadar yurt genelinde 320 şubeye ulaşmış, 2600000 TL bağış toplamış, Ankara etrafında kurulması düşünülen tayyare okulu için otuz bin dönümlük Ahi Mesut Çiftliği 8500 TL'ye satın alınmıştır.<sup>85</sup>

Türk Tayyare Cemiyeti Başkanlığı, kuruluşundan itibaren periyodik olarak kongreler düzenlemiş, genel kurul üyelerine yapılan ve yapılacak çalışmalar hakkında bilgi verilmiş, gerekli konularda onayları alınmıştır. 19 Ekim 1925'te yapılan 1. Büyük Kongresi'nde cemiyetin başkanının değişikliği olmuş ve başkanlığa Fuat Bey (Bulca) seçilmiştir. Kongrede Başbakan İsmet İnönü, havacılıkla ilgili şunları söylemiştir:

*Biz tayyareci dendiği zaman tayyareyi düşünüp, tayyareyi meydana getirebilecek mühendisi, tayyareyi en hurda aksamından, en ince ve nazik aksamından en kaba aksamına kadar vatandan imal edecek tedabiri, tayyare imaline yarayacak bütün mevadî iptidaiyenin vatandan istihraç ve temin olunmasını, hülâsa vücuda gelen tayyarenin fenni bir tarzda yapılması için makinadan ve fenden anlar mütehassısları ve bu tayyareleri vatanın havasında kemali hamiyetle, kemali cesaretle kullanacak cesur tayyarecileri hep beraber meydana getirmeği istihdaf ediyoruz.*<sup>86</sup>

Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Fuat Bey, 1926'da yapılan ikinci büyük kongredeki konuşmasında, havacılığın tanıtılmasına havacılıkla ilgili okulların açılmasına, özgün uçak tasarımları için özel laboratuvarların kurulmasına, havacılıkla ilgili spor kulüplerinin kurulmasına vurgu yapmış, bunları gerçekleştirmek için çalıştıklarını ifade etmiştir.<sup>87</sup> 1928 yılında yapılan üçüncü büyük kongrede, kuruluşundan itibaren toplanan yardımlarla, 30.000 TL ile 150.000 TL arasında değişen 96 uçak alınarak Milli Müdafaa Vekâleti'ne verildiğini ayrıca akaryakıt ve bina yapımı için 3.800.000 TL destek sağlandığı belirtilmiştir.<sup>88</sup> Türk Tayyare Cemiyeti'nin 1930 yılında yapılan Dördüncü Büyük Kongre'sinde, 1928-1930 yılları

<sup>84</sup> "Cemiyetin İlk Tayyaresi", Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 25 Mayıs 1925, s. 1.

<sup>85</sup> Mustafa Kılıç, "Türk Tayyare Cemiyeti - Türk Hava Kurumu", *Doğuşu ve Gelişimi Türk Havacılık Tarihi*, Haz. Deniz Dalkılıç, İBB Yayınları, İstanbul, 2022, s. 351-352.

<sup>86</sup> Verel, C. II, a.g.e., s. 17

<sup>87</sup> Verel, C. II, a.g.e., s. 18.

<sup>88</sup> Verel, C.II, a.g.e., s.18.

arasındaki 2 yıllık süreçte 10 öğrenciyi mühendislik eğitimi almaları için yurtdışına gönderildiği ve aynı dönemde elde edilen yardımlarla 150 uçak alındığı ifade edilmiştir. Alınan uçaklara, genel olarak yardımcı yapan şehirlerin isimleri verilerek 30 Ağustos Zafer Bayramı törenlerinde isim koyma töreni yapılmıştır.<sup>89</sup> Türk Tayyare Cemiyeti'nin 1932 yılında yapılan Beşinci Büyük Kongre'sinde, elde edilen yardım 40.000.000 TL civarına ulaştığını, alınan 40 uçağın Türk ordusuna hediye edilerek 30 Ağustos Zafer Bayramı törenle teslim edildiği belirtilmiştir.

Türk Tayyare Cemiyeti, kuruluşundan itibaren Kayseri ve Eskişehir'de TOMTAŞ tarafından kurulan uçak fabrikalarına maddi destekler sağlamanın yanında Uçak Makinist Okulu'nun açılması ve yurtdışına uçak mühendisliği eğitimi alması için öğrenci gönderilmesi gibi aşağıda açıklanacağı üzere eğitim faaliyetlerinde de bulunmuştur.<sup>90</sup>

Türk Tayyare Cemiyeti'nin "Hava Mecmuası" ismi ile çıkmaya başlayan dergisi, bir süre sonra "Havacılık ve Spor" daha sonra da "Uçantürk" adını almıştır. Kurum, 10 Şubat 1929'dan, 10 Temmuz 1934'e kadar, "Köylü Gazetesi" ismi ile köyde yaşayan halkı bilgilendirmek için havacılık, tarım ve hayvancılıkla ilgili on beş gün arayla ücretsiz gazete çıkarmıştır.<sup>91</sup>

Gazetelerde bağışlarla ilgili ilk sırayı, fitre ve zekât ile kurban derileri almış, çeşitli meslek mensupları için düzenledikleri kampanyalarla bağışlar toplanmaya çalışılmıştır. Kurumun gelirlerini artırmak için kamu kuruluşlarındaki işlemlerde kullanılan matbu evraklardan da gelir tahsis edilmiştir.

Türk Tayyare Cemiyeti, uluslararası alanda havacılık faaliyetlerine katılmak için havacılığın dünya çapında gelişmesini sağlayan ve sportif amaçlı bir kuruluş olan Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAİ)'na 02 Ocak 1929'da üye olmuştur.<sup>92</sup>

Türk Tayyare Cemiyeti, halkın havacılığa olan ilgisini artırmak, havacılığı tanıtmak ve desteklerini sağlamak için 2 Eylül 1931 tarihinden itibaren başlamak üzere Türkiye'nin çeşitli bölgelerini kapsayan, tanıtım turları düzenlemiştir. Türkiye turu

---

<sup>89</sup> Verel, C.II, a.g.e., s.19.

<sup>90</sup> BCA,30-10/60-403-21, 27.10.1926.

<sup>91</sup> Neslihan Altuncuoğlu, vd., *Kayseri Uçak Fabrikası*, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Kayseri, 2021, s.124.

<sup>92</sup> BCA,30-10/60-403-34, 02.01.1929.

içerisinde yapılan faaliyetler sayesinde 1931 – 1932 yılları arasında 72 il ve ilçe birer uçak almıştır.

Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Fuat Bey, 30 Ağustos 1933'te yapılan isim koyma töreninde bir konuşma yapmış, cemiyetin kuruluşundan itibaren 43.000.000 TL yardım elde ettiğini, Türk ordusuna 250 uçak hediye edildiğini, 11 uçak mühendisinin ve 172 makinistin eğitimlerinin desteklenerek tamamlandığını, 10 makinistin de Avrupa'da eğitime gönderdiklerini belirtmiştir.<sup>93</sup>

Türk Tayyare Cemiyeti'nin faaliyetleri, yukarıda anlatıldığı gibi kuruluşundan 1935 yılına kadar 10 yıllık süreçte teşkilatlanmasını tamamlamış, kamu ve özel sektörden elde ettiği gelir ve yardımlarla uçak alımı yoluna gitmiştir. Ancak, Avrupa ülkelerinin silahlanmaya başlaması, havacılığın savaşlarda daha etkin kullanır hale gelmesi, İkinci Dünya Savaşı'na doğru bir gidişin görülmesi ve dünyada sivil havacılık faaliyetlerinin yaygınlaşması gibi etkilerden dolayı, Türk gençliğine de uygulamalı havacılık eğitimi vermek üzere 03 Mayıs 1935'te Türkkuşu kurulmuştur. Cemiyet bünyesinde kurulan Türkkuşu'nda adaylara uçuş, planör, paraşüt ve model uçak eğitimlerinin verilmesi başlanmıştır.

Cemiyetin 24 Mayıs 1935 tarihinde yapılan Altıncı Büyük Kongre'sinde, kuruluşun isminin Türkçe olarak daha anlaşılır bir şekilde ifade edilmesi için Türk Tayyare Cemiyeti'nin ismi Türk Hava Kurumu (THK) olarak değiştirilmiştir.<sup>94</sup>

Türk Hava Kurumu 1935'te de yardım kampanyalarına devam etmiş ve 500 uçak için 30.000.000 TL elde etmeyi hedeflenmiştir.<sup>95</sup> Türk halkından kampanyaya destek verenleri ilan ederek kampanyanın etkinliğini artırmıştır. Türk Hava Kurumu için 1935 yılında Türkiye'de başlatılan yardım kampanyasına Atatürk, 10.000 TL bağış yaparak Türk halkı için şu ifadeleri kullanmıştır:

*Bu ulus, en zor zamanlarda memleket ödevlerine canla başla koşmuştur. İstediklerinden daha fazlasını başaracaklardır. Tuttukları yol doğrudur.*<sup>96</sup>

---

<sup>93</sup> Verel, C.II, a.g.e., s.19-20.

<sup>94</sup> Adıgüzel, *Havacılık ve Türk Hava Kurumu*, s.23.

<sup>95</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.142-144.

<sup>96</sup> "Atatürk Hava Kurumuna 10.000 Lira Verdi", *Ulus Gazetesi*, 30 Mayıs 1935, s. 1.

Türk Hava Kurumu'na ayrıca ticaret adamı Vehbi Koç 5.000 TL, Başbakan İsmet İnönü ve ailesi 1.000 TL, TBMM Başkanı Abdülhalik Renda 500 TL ve İş Bankası Genel Müdürü Muammer Eriş de 500 TL bağışta bulunmuşlardır.<sup>97</sup>

Yapılan yardım ve gelirlerle Türk Hava Kurumu, kuruluşundan itibaren 1935 yılına kadar toplam 351 uçak satın alıp Türk Hava Kuvvetleri'ne vermiştir.<sup>98</sup> 1940 yılına kadar toplam 72 000000 TL gelir elde etmiş ve bu paranın 54 000000' TL'lik kısmı çeşitli şekillerde Milli Savunma Bakanlığı'na aktarılmıştır.<sup>99</sup>

Türk Hava Kurumu, İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte Türkiye'nin savunmasına katkı sağlamak amacıyla uçak imalatına başlama kararı almıştır. Ankara-Akköprü'de bulunan atölyeyi genişleterek 2 Mart 1941'de Etimesgut Uçak Fabrikası'nı kurmuş ve fabrikada lisansla üretim yaptığı gibi özgün projeleri üreterek uçak sanayisinin gelişmesine de katkı sağlamıştır. Üretimini yaptığı uçaklarda kullanılmak üzere 29 Ekim 1948'de Gazi Uçak Motor Fabrikası'nı da kuran kurum, 1950 yılında da Ankara Rüzgâr Tüneli'ni kurmuştur.<sup>100</sup>

#### **2.4. Türkkuşu'nun Kuruluşu ve Faaliyetleri**

Türkkuşu, Türk gençlerine havacılık sevgisini aşlamak, paraşütle atlamayı, planörle ve uçakla uçmayı, model uçak yapmayı teşvik etmek ve benzer imkânları sağlamak amacıyla, 03 Mayıs 1935'te Türk Tayyare Cemiyeti bünyesinde kurulmuştur. Türkkuşu'nun açılışına katılan Atatürk, açılışta şunları söylemiştir:

*Hayatı, hele milli hayatı seven, onu korumak isteyen, yurdunun topraklarına, denizlerine olduğu gibi, havasına da alakasını, her gün biraz daha çoğaltmalıdır.*<sup>101</sup>  
Açılışa katılan Başbakan İsmet İnönü ise, havacılığın geliştirilmesi ve havacılıkla ilgili sorunların çözümü üzerine bir konuşma yapmıştır.

Türkkuşu'nun kurulması ile birlikte havacılık faaliyetleri başlamış, öğrencilere uygulamalı eğitim verilmek üzere Sovyetler Birliği'nden iki öğretmen getirilmiştir. Türk öğretmenler ile Sovyet öğretmenler birlikte Ankara/Ergazi'deki alanda adaylara,

<sup>97</sup> Türk Hava Kurumu Altıncı Kurultayı Zabıtları, s. 45.

<sup>98</sup> Adıgüzel, *Havacılık ve Türk Hava Kurumu*, s.24.

<sup>99</sup> Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C.II, s.21.

<sup>100</sup> İhsan Tayhani, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, (Basım yılı Yok), s.233-243.

<sup>101</sup> Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: I, s. 17-18.

paraşüt ve planör eğitimi vermeye başlamışlardır.<sup>102</sup> 1 Haziran 1936'da Eskişehir'in İnönü ilçesinde havacılık kampı açılmış, öğrencilere paraşüt, planör ve uçak eğitimi dersleri verilmiştir.<sup>103</sup>

Cumhuriyet Gazetesi'nin 2 Mart 1937 tarihindeki haberine göre bu dönemde Türk Hava Kurumu, gelecek on yıl için 15.000 pilot yetiştirmeyi ve 1000 uçak teminini hedef olarak göstermiştir.<sup>104</sup>

Türk halkının, Türk Hava Kurumu'na ve Türkkuşu'na olan ilgisi ve desteği sürekli artmış, Yeşilköy Havaalanı'nda, 15 Mart 1937 tarihinde yapılan hava gösterilerini izlemek üzere alana, 100.000 kişiden fazla insan gelmiştir.<sup>105</sup>

Türkkuşu'nun, kuruluşundan itibaren planör, uçak, pilot ve paraşütçü sayılarında artış görülmüş, 1936-1939 yılları arasında başlangıçta 13 olan planör sayısı 135'e, uçak sayısı 3'ten 42'ye, pilot sayısı 32'den 145'e, paraşütçü sayısı da 60'tan 131'e çıkarılmıştır.<sup>106</sup>

---

<sup>102</sup> Adıgüzel, *Havacılık ve Türk Hava Kurumu*, s.35.

<sup>103</sup> Altuncuoğlu, vd, a.g.e., s.142.

<sup>104</sup> "Havacılığın İnkişafı", *Cumhuriyet*, 2 Mart 1937, s.1.

<sup>105</sup> Abidin Daver, "Hava Bayramının Büyük Manası," *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Mart 1937.

<sup>106</sup> Akdemir, a.g.t., s. 63-64.

### III. BÖLÜM

## TÜRKİYE'DE KURULAN UÇAK FABRİKALARI (1925-1952)

### 3.1. Devlete Ait Uçak ve Teçhizat Fabrikaları

Birinci Dünya ve Kurtuluş Savaşlarında yurt savunmasının hava savunması olmadan yapılamayacağı ve bunu da çağın en ileri teknolojisi ile yapılabileceği, devleti kuran kadrolar tarafından fark edildiğinden, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun ilk yıllarından itibaren milli uçakların üretiminin yapılması için girişimler başlatılmıştır. Bu çerçevede Cumhuriyetin, yerli üretimle hava harp sanayinin güçlendirilmesi, dönemin teknolojik gelişmelerinin yakından izlenerek yerli üretimlere yansıtılması amaç olarak belirlenmiştir. Bu bölümde, yerli üretim için ortaya konulan çalışmalar ile karşılaşılan problemler, teknoloji ve insan kaynakları açısından ele alınacaktır.

#### 3.1.1. Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) Uçak Fabrikası

Cumhuriyetin ilk yıllarında (1925 ve takip eden yıllar) Türkiye'nin kurmaya çalıştığı hava sanayii, teknolojik olarak gelişmiş devletlerin sahip olduğu yüksek maliyetli bir sektör idi. Bu dönemde teknolojik ve ekonomik imkânsızlıklar nedeniyle Türkiye, tek başına bir hava sanayiine sahip olamamıştır. Buna rağmen Türkiye, savunma sanayini geliştirme yönünde bir arayış içerisine girmiştir.

Cumhuriyet kurulduktan sonra milli hava sanayiini kurma kararı alan Türkiye, 3 Mart 1924 tarihinde Almanya ile Dostluk Antlaşması imzalamıştır. Bu aşamanın ardından 08 Mayıs 1924'de Rudolf Nadolny, Almanya'nın Ankara Büyükelçisi, Kemaleddin Sami Bey de 08 Ekim 1924'ten itibaren Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi

olarak atanmışlardır. Böylece karşılıklı iki ülke, elçi atamalarını gerçekleştirmişlerdir.<sup>107</sup>

Türkiye'nin Berlin Büyükelçisi olarak Almanya'ya gönderilen Kemaleddin Sami Bey, Türk Hükümeti'nin isteği üzerine Türkiye'nin kurmak istediği ve Türkiye'ye yardımcı olabilecek Alman firmalar üzerinde incelemelerde bulunmuştur. Telefunken, A.E.G, Simens ve Junkers Flugzeugwerke A.G uçak fabrikalarındaki araştırmaları sonucunda bir rapor hazırlamış ve 18 Aralık 1924 tarihinde Bayındırlık Bakanlığı'na sunmuştur. Sunulan raporda, Almanya'da bulunan uçak fabrikaları ve uçak fabrikası kurulması amacıyla ortaklık düşünülen Junkers Şirketi ile ilgili bilgiler bulunmaktadır. Junkers Flugzeugwerke A.G şirketi ile ilgili olarak, bir ay içerisinde iki kişilik 100 bombardıman uçağı yapabilecek kapasiteye sahip olduğu, 250 mühendis ve 3.000 işçisiyle tamamen alüminyum ve demir aksama sahip uçaklar ürettiğini belirtmiştir. Ayrıca, Junkers Şirketi'nin, Moskova'da 1 ay içerisinde 50 uçak üretebilen bir fabrika yaptığını ve Türkiye'de de uçak fabrikası kurmak istediklerini<sup>108</sup> raporuna eklemiştir.<sup>109</sup>

Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Tevfik Bey, 4 Mayıs 1925 - 18 Haziran 1925 tarihleri arasında Avrupa gezisi esnasında Berlin'de Alman sanayi temsilcileri ile görüşerek Türkiye'de askeri ve sanayi alanında yapacakları yatırımlarda kolaylık sağlanacağını belirtmiştir. Tevfik Bey, daha sonra Dessau'da bulunan Junkers Flugzeugwerke A.G şirketine ait fabrikayı ziyaret etmiş ve şirket yetkilileri ile görüşerek, Türkiye'de inşa edilecek fabrikaya tüm uçak ihalelerini vermeye hazır olduklarını belirtmiştir.<sup>110</sup> Türkiye'nin bu konudaki talepleri, Almanya'nın Ankara Büyükelçisi Rudolf Nadolny'nin çabaları ve Junkers Flugzeugwerke A.G şirketinin sahibi Hugo Junkers'in isteği ile çalışmalar başlatılmıştır.

Junkers firması direktörü Sachsenberg, Türk Genelkurmay yetkilileri ile görüşmek üzere 15 Ağustos 1925'te Ankara'ya gelmiştir. Yapılan görüşmeler

---

<sup>107</sup> Emre Uçar, *Türk Havaacılık Sanayiinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın Yeri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale, 2008, s. 22.

<sup>108</sup> 1920'li yıllarda Almanya, Versay Antlaşması gereği, savunma sanayii ile ilgili çalışmaları Almanya sınırları içerisinde yapamamaktadır. Başka ülkelerle işbirliği yaparak, söz konusu eksikliği gidermeye çalışmaktadır. Almanya'nın bu durumu, Türkiye için de oldukça olumlu sonuçlar vermiştir.

<sup>109</sup> BCA, 230-0-0/8-26-3/ 18.12.1924.

<sup>110</sup> Uçar, a.g.t.,s.23.

neticesinde uçak ve yedek parça imalatı ile ilgili fabrikanın kurulması için mutabakata varılmıştır. Bunun üzerine Türk Hükümeti, sözleşmenin imzalanması için Maliye Vekili Hasan Bey'e yetki vermiştir.<sup>111</sup> Uçak fabrikasının kurulması için hazırlanan ön anlaşma taslağına göre; fabrika, yedi milyon marklık sermaye ile kurulacak, her iki ortak sermayeyi eşit olarak karşılayacaktı. Türkiye, payına düşen kısmı, birkaç yıllık düzenli zaman diliminde aralıklarla ödeyecekti. Türkiye, üretilen uçağın patent ücreti olarak Junkers firmasına 4 milyon mark ödeyecekti. Bunların yanında, Türkiye'deki fabrika üretime başlayıncaya kadar Türkiye, bütün uçaklarını Dessau'daki Junkers Uçak Fabrikası'ndan alacaktı.<sup>112</sup>

07 Eylül 1925 tarihinde, Türkiye ile Junkers Firması arasında anlaşma imzalanmıştır. Buna göre Almanya'nın "Junkers Flugzeugwerke A.G" şirketi ile ortak kurulacak şirketin sermayesi ön anlaşma taslağında olduğu gibi, taraflar arasında eşit pay olacak şekilde 7 milyon mark (yaklaşık 3.5 milyon TL) olarak belirlenmiştir. Kayseri'de uçak üretiminin yanında büyük çaplı bakımların yapılabileceği ve Eskişehir'de uçak bakım ve onarımının gerçekleştirilebileceği birer fabrika kurulmasına karar verilmiştir.<sup>113</sup> Junkers firmasına, havacılık sanayii faaliyetleri için gerekli olan Türkiye'deki bazı madenlerin (alüminyum ve demir vb.) işletmesini ve petrol çıkarma izni ile hava yolu taşımacılığı hakkı da verilmiştir.<sup>114</sup>

Bakanlar Kurulu'nun 25 Ekim 1925 tarihli onayıyla Türkiye – Almanya'nın Junkers firması ortaklığında Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) kuruldu.<sup>115</sup>

Uçak fabrikasının Kayseri'de kurulmasının başlıca nedeni, şehrin Anadolu'nun merkezinde ve jeostratejik konumu sebebiyle savunmaya uygun konumda olmasıydı. Bölgenin ticaret yolları üzerinde, lojistik bakımdan askeri imkânları sağlayacak düzeyde bulunması ayrıca daha önceden askeri malzemeler üreten işletmelerin bulunması da diğer tercih nedenlerindendi.<sup>116</sup>

---

<sup>111</sup> BCA, 030.18-1-1/15-50-20/ 05.08.1925.

<sup>112</sup> Sedar Sarısır, *Atatürk Dönemi Milli Hava Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri, 1998, s. 52-53.

<sup>113</sup> Tayhani, a.g.e., s.217-219.

<sup>114</sup> Sarısır, a.g.t., s.52-53.

<sup>115</sup> Tayhani, a.g.e., s.217-219.

<sup>116</sup> BCA, 230-8-27-7, "Fabrikanın Kayseri'de inşa edilmesi" 13.04.1926; Sarısır, a.g.e., s. 54,55.

TOMTAŞ'ın genel merkezi Ankara olarak belirlenmiş ve başına Refik Koraltan<sup>117</sup> atanmıştır. Şirket sermayesinin 125.000 TL'lik kısmı, Türk Tayyare Cemiyeti tarafından karşılanmıştır.

Bu fabrikada yılda 250 adet uçak üretilmesi planlanmıştır. Önce “Junkers A 20” tipi daha sonra “Junkers F-13 Limosine” tipi uçakların üretilmesi öngörülmüştür. Fabrika öncelikle elde bulunan uçakları tamir edecek, sonra da yurtdışından ithal edilecek ham maddelerle JU A-20 tipi savaş uçakları üretmeye başlayacaktı<sup>118</sup>. TOMTAŞ planlamaya göre 1926 yılı sonbaharında uçakların bakım ve onarımını yapabilecek, 1927 yılı içerisinde de uçak imalatına başlanacaktı.<sup>119</sup>

Sözleşme<sup>120</sup> imzalandıktan sonra Kayseri ve Eskişehir'deki havacılık yatırımlarına yönelik faaliyetlere girişilmiştir. Uçak Fabrikasına ait tüm bölümlerin inşası için gerekli olan çelik profiller, takım tezgâhları, enerji ekipmanları gibi tüm malzemeler Almanya'nın Hamburg şehrinden gemilerle İskenderun'a getirilmiştir. Bu malzemeler, İskenderun'dan Ulukışla'ya trenle, buradan da at arabaları, kağnılar ve develer vasıtası ile bir kısmı da kamyonlarla Kayseri'ye taşınmıştır.

TOMTAŞ'a bağlı Kayseri Tayyare Fabrikası, uçak üretmek ve düzenli bakımlarını yapmak üzere 6 Ekim 1926 tarihinde açılmıştır.<sup>121</sup> Açılışa, Milli Savunma Bakanı Recep Bey ve eşi, TOMTAŞ Yönetim Kurulu Başkanı ve Konya Milletvekili Refik Bey (Koraltan), İzmit Milletvekili Süreyya Bey, Ordu Milletvekili Recai ve Kemal Beyler, Genelkurmay Başkanlığı'ndan Kazım Paşa, Kayseri Belediye Başkanı İbrahim Sefa Bey, devlet memurları, havayolu yetkilileri, Junkers Firması temsilcileri ve kalabalık bir halk topluluğu katılmıştır.

Açılış töreni, 06 Ekim 1926 saat 13:00'te TOMTAŞ Yönetim Kurulu Başkanı, Refik Bey(Koraltan)'in, açılış konuşması ile başlamış ve bu konuşmayı Milli Savunma Bakanı Recep Bey(Peker)'in konuşması takip etmiştir. Refik Bey konuşmasında: “Almanya'nın önde gelen sanayicilerinden olan Prof. Junkers ile ortaklaşa yapılan bu

<sup>117</sup> **Refik Koraltan:** 1889' da Divriği'de doğdu, 1910 yılında Hukuk Fakültesinden mezun oldu, milli mücadeleye katıldı, Yozgat İstiklal Mahkemesi Başkanlığı ve 1920-1960 yılları arasında 11 dönem milletvekilliği yaptı. 1950-1960 yılları arasında Meclis Başkanlığı görevini üstlendi, 1974 yılında vefat etti.

<sup>118</sup> Sarısır, a.g.t., s.52-53.

<sup>119</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.120.

<sup>120</sup> BCA, 030.18-1-1/26-63-2 /20.11.1927.

<sup>121</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.120.

fabrikanın Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa'nın işaretleri ile kurulduğunu, cumhuriyet hükümetinin en büyük eserlerinden biri olduğunu, faal hale geldiğini, kalan kısmının bir yıl içerisinde tamamlanacağını, Kayseri halkı için refah ve istikbal temin edecek bir müessese olduğunu” ifade etmiştir. Milli Savunma Bakanı Recep Bey, yaptığı konuşmasında sanayi ve fenne vurgu yapmış; “Bir kurşun kalem bir çivi fabrikasının ülke için ne kadar önemli olduğu düşünülürken mevzu bahis memleketin savunması ise tayyare fabrikasının çok daha önemli olduğunu, bu konuda çok mesafe kat edildiğini, hem kendi gücümüz hem de yabancılardan istifade edildiğini, Kayserililerin fabrikanın yapımında gösterdikleri desteğe teşekkür ettiğini, bir yıl içerisinde fabrikanın tamamen biteceğini ve Kayseri’den geçip şarka uzanacak demiryolunun Kayseri’ye gelmiş olacağını”<sup>122</sup> söyledi. Konuşmaların sonunda açılış gerçekleşmiştir.<sup>123</sup>

Açılışı yapılan fabrikanın, 6 hangarının inşası tamamlanmış, iki jeneratörden sağlanan 500 Kw'lık bir güç santralinden de enerjisi sağlanmıştır. Fabrika, 50 Türk ve 120 Alman olmak üzere toplamda 170 personelle çalışmaya başlamıştır.<sup>124</sup> Fabrika, ilk olarak Türk Hava Kuvvetleri’ne ait, Junkers A-20, F-13, G-23 uçaklarının bakım ve onarım işleri ile birlikte montajlarını yapmıştır.

Açılışın akabinde fabrika çalışanlarından 18 teknisyen, Junkers’in Dessau’daki ana fabrikasına eğitim almak üzere Almanya’ya gönderilmiştir.<sup>125</sup>

Almanya’nın Junkers firması ile yapılan antlaşma uyarınca, 15 adet Junkers A-20 L (301-315 Seri numaralı) firmadan satın alınmış, 1926 - 1927 yılları arasında 30 adet A-20 L'nin ve 3 adet F-13 montajı TOMTAŞ tarafından yapılmıştır.<sup>126</sup>

Büyük ümitlerle kurulan TOMTAŞ’ta, daha ilk günlerde Junkers Firması’yla problemler yaşanmaya başlamıştır. Alman Junkers Firması’nın, kendi içindeki ekonomik krizi nedeniyle TOMTAŞ’a sermaye olarak ödenmesi gereken 3,5 milyon markı ödeyememiştir. Bunu aşmak için Junkers Firması, 4 milyon mark değerindeki patent hakkından sermaye miktarının düşürülmesini talep etmiş, ancak TOMTAŞ,

<sup>122</sup> Altuncuoğlu, vd., a.g.e., s.197-202.

<sup>123</sup> Sarısır, a.g.t., s.62.

<sup>124</sup> Tayhani, a.g.e. s. 218.

<sup>125</sup> Tayhani, a.g.e. s. 223.

<sup>126</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.122-123.

antlaşmaya göre patent hakkını daha sonra ödeyeceği için bu öneriyi kabul etmemiştir.<sup>127</sup> Junkers Firması, kendi ekonomik nedenlerinden dolayı anlaşmadaki bazı sorumluluklarını yerine getirmemiştir.

Fabrika faaliyete başladığında Türkiye'nin, Almanlarla koordineli çalışabilecek gereken teknik bilgiye haiz mühendis ve teknik kadrosunun bulunmaması nedeniyle ortaklıkta yeterli verim de elde edilememiştir. Bu nedenle de Alman teknik işgücüne yüksek ücret ödenme zorunluluğu ortaya çıkmakta, bu da Türk-Alman personeli arasında ücret farklılığına neden olmaktadır. Ücret farklılığı personel arasında huzursuzluklar oluşmasına sebep olmuş, bu aşamadan sonra iki taraf arasında ortaklık zor koşullarda ilerlemeye başlamıştır.

Büyük ümitlerle kurulan TOMTAŞ'ta, ümit edilen üretim ve satış gerçekleştirilemediğinden, 03 Mayıs 1928'de üretim durdurulmuş ve 28 Mayıs 1928'de fabrika kapatılmıştır.<sup>128</sup> Junkers Firması'nın sorumluluklarını yerine getirememesi sorunların mahkemeye taşınmasına sebep olmuş ve dava, Ankara I. Asliye Hukuk Mahkemesi'ne intikal etmiştir. Milli Savunma Vekâleti ile Junkers Firması arasında ortaklığın sonlandırılması için 24.11.1929'da yapılan protokol ve 27.11.1929 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile Türk Tayyare Cemiyeti 520.000 TL Junkers firmasına ödemesi karşılığında, tüm hisselerini ve haklarını satın alarak, fabrika tamamen Türkiye Cumhuriyeti'nin olmuştur.<sup>129</sup> Bakanlar Kurulu'nun kararı doğrultusunda; TOMTAŞ'a ait Kayseri Tayyare Fabrikası, patent ve tüm malzemeleri ile tesislerin tamamı, Türkiye'ye devredilmiştir.<sup>130</sup>

Türk Tayyare Cemiyeti, Junkers firmasından aldığı haklarını 1930 yılında Milli Müdafaa Vekâleti'ne devretmiş, vekâlet, Kayseri'de, aynı tesislerde uçak fabrikasını işletmeye devam etmiştir.<sup>131</sup>

Türkiye'de, kamu sektörü olarak sanayii anlamında yerli uçak üretiminin temelleri TOMTAŞ ile atılmıştır. Fabrika tarafından Türk Hava Kuvvetleri, uçak tedarikinin yanında bakım onarım faaliyetleri açısından da desteklenmiştir. Fabrika,

---

<sup>127</sup> Tayhani, a.g.e.,218.

<sup>128</sup> Sarısır, a.g.t., s. 71.

<sup>129</sup> BCA, 30-18-1-2/6-57-15-8591-27.11.1929.

<sup>130</sup> Sarısır, a.g.t., s.71.

<sup>131</sup> Cengiz Tatar, “İstikbal Göklerdedir Mustafa Kemal Atatürk ve Türk Havacılığı”, Galeati Yayıncılık, Ankara, 2022, s. 236.

askeri havacılık sanayii bakım ikmal sektörünün çekirdeğini oluşturmuştur. Fabrika, başlangıçta yeniden bir uçak üretim fabrikası olmayıp, fiilen montaj fabrikasıdır. Dolayısıyla o günkü Türkiye'nin sanayisine doğrudan katkı yapacak nitelikte değildir. Ancak, uzman yetiştirilmesi ve havacılık teknolojisinin gelişmesine katkıda bulunması bakımından ilk girişimler olduğu için değerlidir. TOMTAŞ'ın kurulması, bölge ve civarının ekonomik kalkınmasına ayrıca katkı yapmıştır.

### 3.1.2. Kayseri Tayyare Fabrikası

Kayseri'deki tayyare fabrikası, TOMTAŞ'ın tasfiye sürecinin tamamlanmasından sonra 1930 yılında Milli Müdafaa Vekâlet'ine devredildi. 1931 yılında ise fabrika, Hava Müsteşarlığı'na bağlanarak daha önce temeli atılan beş hangarın da inşaatları tamamlanmış ve toplamda onbir hangarla yeniden faaliyetlerine başlamıştır.<sup>132</sup>

Fabrika idareciliğine atanan Hv.Bnb. Murat Başaran ve ekibi, göreve geldikten sonra havacılık sanayiini geliştirmek, hava kuvvetlerinin ihtiyacı olan uçakları üretmek için havacılık alanında gelişmiş ülkelerde bulunan uçak yapım şirketleri ile temasa geçmiştir.<sup>133</sup> Yapılan araştırmalar neticesinde Mart 1929'da Türkiye'yi ziyaret eden Curtiss-Wright şirketi'nin temsilcisi Mr. Mario Calderera ile yapılan görüşmeler ve uçak üreten firmaları incelemek üzere Amerika'ya giden Binbaşı Şefik Çakmak'ın görüşleri, lisans anlaşması ile uçak üretimi yapılmasında etkili olmuştur. Şirket, Türkiye temsilcisi olarak gazeteci Ahmet Emin Yalman ile anlaşmış ve bir program hazırlamıştır. Bu amaçla, şirketin ürettiği uçak ve motorların Türkiye'ye satışı, Türk hava hatları ve alanlarının kurulması, Türkiye'ye satışı yapılacak uçaklar ile motorlarının, Kayseri Tayyare Fabrikası'nda Amerikalı ve Türk personel tarafından imal edilmesi için Curtiss-Wright şirketi ile Türk Hükümeti arasında devamlı iş birliğinin sağlanması kararlaştırılmıştır.<sup>134</sup>

---

<sup>132</sup> İsmail, Yavuz, *Mustafa Kemal'in Uçakları Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2020, s.37; Altuncuoğlu, vd, *a.g.e.*, s. 223.

<sup>133</sup> Tatar, *a.g.e.*, s. 237.

<sup>134</sup> Atakan Esen, Sabit Çetin, "İki Savaş Arası Dönem Türk-Amerikan İlişkilerine Yeni Bir Soluk: Curtiss-Wright Şirketi İle Yapılan İş Birliği Ve Türk Havacılığını Geliştirme Çabaları", *Belgi Dergisi*, S.21 (Kış 2021/1), ss.89-123, s102-103.

Fabrikada üretilecek uçakların patenti, “Amerikan The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc.” firmasına ait olup, lisans anlaşması ile Curtiss Hawk II ve Fledgling 2-C1 modeli uçaklarının üretimi kararlaştırılmıştır. Sözleşme imzalamak üzere Milli Müdafaa Vekâleti’ne yetki verilerek,<sup>135</sup> 23 Kasım 1931 tarihinde sözleşme imzalanmıştır.<sup>136</sup> Bu sözleşme, ABD’nin Türkiye ile ilk uçak üretim anlaşması olarak tarihe geçmiş ve Türk Hava Kuvvetleri’nin uçak ihtiyacı doğrultusunda daha sonra bu sözleşmenin süresi, zaman zaman uzatılmıştır.<sup>137</sup> Sözleşme çerçevesinde 1933-1939 yılları arasında 22 adet imalat ve 24 adet montaj olmak üzere toplam 46 adet Curtiss Hawk ve 8 adet Fledgling modeli uçak üretilmiştir.<sup>138</sup>

Fabrikada imal edilen Fledgling modeli eğitim uçağından bir tanesi, 26 Haziran 1934’de Atatürk’ün isteğıyle, İran Şahı Rıza Pehlevi’ye hediye edilmiş ve Plt.Yzb.Enver Akoğlu ve Makinist Nihat Kayalı Tahran’a götürmüşlerdir.<sup>139</sup>

Aynı dönemde fabrikada, planör üretimine de başlanmış, Türkkuşu’nun talebi üzerine 3 farklı modelde 50 adet planör üretilmiştir.<sup>140</sup>

Türk Hükümeti, Türk Hava Kuvvetlerinin eğitim uçağı ihtiyacını karşılamak üzere 1936 yılında ikinci kez Alman firmaları ile temasa geçmiş, yapılan araştırmalar neticesinde Gothaer Waggon Fabrik A.G. firması ile 46 adet Gotha 145 tipi uçağı üretmek üzere lisans anlaşması yapmıştır. Gotha firması, önce üç adet uçağına ait parçaları Türkiye’ye göndererek montaj şeklinde örnek olarak 3 uçak yapılmış, kalan 43 adet uçak ise Kayseri Tayyare Fabrikası’nda Alman ve Türk personellerin ortaklaşa çalışması ile imal edilmiştir.<sup>141</sup>

Türk Hükümeti, Türk Hava Kuvvetleri’nin avcı uçağı ihtiyacını karşılamak üzere arayışlarda bulunmuş, yapılan araştırmalar neticesinde Fransız firma imalatı

---

<sup>135</sup> BCA, 30.18.1.2 /24.72.17/03.11.1931.

<sup>136</sup> Şirket, ön anlaşma metnini 7 Ekim 1931’de gönderdi. Curtiss-Wright Şirketi lisansı ile Kayseri Tayyare Fabrikası’nda uçak ve motor imalatı, hava yolları ve genel havacılık işlemleri için uzun süreli bir anlaşmada her iki taraf da kendilerini güvende hissetmediğinden, işin teknik yönü, uçak maliyeti, motor imalatı ve hava yolları işlerini incelemek üzere 1 yıllık anlaşma yapılmıştır. Anlaşma metni Bakanlar Kurulu’nun 3 Kasım 1931 tarihli toplantısında görüşülerek, 23 Kasım 1931 tarihinde imzalanmıştır.

<sup>137</sup> BCA, 30.18.1.2 /41.92.3/28.12.1933.

<sup>138</sup> BCA, 30.18.1.2 / 24.72.17-11895- 3.11.1931; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s. 129-132.

<sup>139</sup> BCA, 30.18.1.2 /46-45-13/122-140/26.06.1934; Tatar, a.g.e., s. 238.

<sup>140</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.130-131; Tuncay Deniz, *Türk Uçak Üretimi*, Ertem Matbaası, 2004, s.16.

<sup>141</sup> BCA, 30.10 / 59.399.8-6141-20.4.1938; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s. 132.

Dewoitine D.510T modeli uçakların alımı uygun görülmüştür. Uçak için sipariş verilmiş, ancak Fransa ile Hatay sorunu devam ettiğinden dolayı imal edilen 12 uçağa Fransa Hükümeti Mayıs 1935'te el koymuştur.<sup>142</sup> Bu olayın üzerine Türk Hükümeti, Polonya'nın Panstwowe Zakłady Lotnicze firması imalatı olan ve üzerinde Gnôme-Rhône 14 Kfs motoru bulunan 28 Haziran 1934'te Polonyalı pilot Boleslaw Orłinski'nin 414 km/s hıza ulaşarak radyal motorlu savaş uçakları hız rekorunu kırdığı P-24/II modeli uçağa yönelmiştir. Türkiye, Polonya firmasına 1936 yılı başında uçak alımı ve imalatı için resmi talepte bulunarak 24 Nisan 1936'da sözleşme imzalamıştır. Firma, Türkiye'de görevlendireceği ekibin başkanlığına da daha önce 400 civarı metal avcı uçağı üretimini gerçekleştiren ekibin başında bulunan Wilhelm Gibalka'yı görevlendirmiştir. 23 Ekim 1936'da Kayseri'ye gelen Wilhelm Gibalka, lisans sözleşmesine ilişkin tüm konularda PZL'nin Türkiye'deki tek yetkilisi olarak göreve başlamıştır. İlk üretim P.Z.L. P-24'ün deneme uçuşu 29 Mayıs 1937 tarihinde saat 18.00'de Eskişehir Hava Üssü Pilotu Üsteğmen İrfan Bey tarafından başarı ile gerçekleştirilmiştir.<sup>143</sup> 1937 yılından itibaren 6 adet P.Z.L. P-24 A, 19 adet P.Z.L. P-24 C ve 2 adet P.Z.L. P-24 G tiplerinde olmak üzere toplam 27 tane P.Z.L tipi uçak fabrikada imal edilmiştir.<sup>144</sup>

Milli Müdafaa Vekâleti, Kayseri Tayyare Fabrikası ile ilgili Baş Vekâlet'e gönderdiği 20 Nisan 1938 tarihli yazıya göre fabrikada, 1 Ekim 1936 – 31 Mart 1938 tarihleri arasında, 20 adet P.Z.L av ve 15 adet Gotha 145 eğitim uçağının imalatının yapıldığını belirtmiştir. Yazının devamında; bu imalattan, bir uçak başına ithalata göre 4500 TL kazanç elde edildiği, ayrıca 433.000 TL işçilik ve idari masrafın, ülke içinde bırakılarak ülke ekonomisine katkı sağlandığının vurgusu yapılmıştır.<sup>145</sup> Bu dönemde fabrika, ayda dört uçak üretilecek kapasiteye ulaşmıştır.

Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile Polonya ve Almanya'dan temin ettiği yedek parça ithalatında oluşan sorunlar ve aynı ülke teknik personellerin yurtlarına dönmelerinden dolayı eğitim uçağı ihtiyacını karşılamak için, İngiltere'nin Philips And Powis Aircraft Ltd. Firması ile 1940 yılında lisans anlaşması

---

<sup>142</sup> Deniz, a.g.e., s. 16.

<sup>143</sup> Osman Fırat Baş, Türkiye ve Polonya arasında askeri havacılık alanında iş birliği: Kayseri Tayyare Fabrikası 1936-37, Kayseri Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C.4, S.1, Kayseri, 2022, s. 63-71.

<sup>144</sup> Deniz, a.g.e., s. 16.

<sup>145</sup> BCA, 30.10 / 59.399.8-6141/21.4.1938.

imzalanmıştır. 1941 yılında 5 tane, 1942 yılında da 21 tane olmak üzere toplam 26 tane Miles Magister modeli eğitim uçakları imal edilerek Türk Hava Kuvvetleri'nin hizmetine verilmiştir.<sup>146</sup>

Fabrika'nın uçak imalatı yaptığı yıllarda, üretim aşamasında ve üretimi tasarlanan uçakların tiplerini tetkik etmek, motorlarının imal tarzını görmek üzere İngiltere'ye, Polonya'ya, Almanya'ya<sup>147</sup> ve Fransa'ya<sup>148</sup> başta Yüzbaşı Enver Akoğlu olmak üzere Türk personeller gönderilmiştir.<sup>149</sup> Yine fabrikada üretilen ve üretimi tasarlanan uçakların imalatında görev alacak Türk personeli yetiştirmek ve üretimde çalıştırılmak üzere, Amerikalı personel,<sup>150</sup> İngiliz uyruklu mühendisler,<sup>151</sup> Polonyalı mühendisler,<sup>152</sup> teknikerler,<sup>153</sup> motor uzmanları,<sup>154</sup> teknik Erbaşlar,<sup>155</sup> makinistler<sup>156</sup> ve diğer personel,<sup>157</sup> görevlendirilmiştir.

1938 yılında Bristol seri bombardıman uçağı yapılması düşünülmüş, ancak teknik sebeplerle bu uçakların (18 adet) mamul olarak alınması; ülkenin hava programının gerçekleştirilebilmesi için lazım olan av uçaklarının Kayseri Uçak Fabrikası'nda yaptırılmasına karar verilmiştir.<sup>158</sup>

Fabrika, zaman içerisinde ihtiyaç duyduğu gelişmiş uçak üretim tezgâhlarını, 1939 yılında Almanya'dan temin etme yoluna gitmiştir.<sup>159</sup>

Fabrika, 1942 yılına gelindiğinde bakım ve tamirattan geçirilerek modernize edilmeye çalışılmıştır.<sup>160</sup>

Kayseri Tayyare Fabrikası'nda, 1931 yılından 1942 yılına kadar dört farklı ülkenin markasına ait yedi ayrı modelde toplam 150'nin üzerinde uçak imalatı

---

<sup>146</sup> Deniz, a.g.e., s. 16.

<sup>147</sup> BCA, 30.18.1.2 /66.53.12/20.06.1936.

<sup>148</sup> BCA, 30.18.1.2 /83-52-1/09.06.1938.

<sup>149</sup> BCA, 30.18.1.2 /84-67-6/19.07.1938.

<sup>150</sup> BCA, 30.18.1.2 /40.80.17-15279-12.11.1933.

<sup>151</sup> BCA, 30.18.1.2 /92-86-9/10.09.1940; BCA, 30.18.1.2 /88-87-9/04.09.1939.

<sup>152</sup> BCA, 30.18.1.2 /70-94-8/17.12.1936.

<sup>153</sup> BCA, 30.18.1.2 /79-85-15/07.10.1937.

<sup>154</sup> BCA, 30.18.1.2 /92-97-4/10.10.1940.

<sup>155</sup> BCA, 30.18.1.2 /106-74-3/16.10.1944.

<sup>156</sup> BCA, 30.18.1.2 /92-83-1/20.08.1940.

<sup>157</sup> BCA, 30.18.1.2 /108.41.8/02.07.1945; BCA, 30.18.1.2 /108.48.20/09.08.1945.

<sup>158</sup> BCA, 30.18.1.2 /83.54.18/21.06.1938.

<sup>159</sup> BCA, 30.18.1.2 /86-24-4/20.03.1939.

<sup>160</sup> BCA, 0.30.18-1-1-2/98-33-20/ 25.04.1942.

yapılmıştır.<sup>161</sup> Ayrıca fabrikada, 1937-1947 yılları arasında 24 farklı modeldeki uçağa FASBAT (Fabrika Seviyesi Bakım Tamir) ve 14 farklı modeldeki uçak motorunun modernizasyonunu (RN) gerçekleştirilmiştir.<sup>162</sup>

Fabrika, İkinci Dünya Savaşı'ndan dolayı, 1942 yılından itibaren personel ve yedek parça teminindeki güçlükler nedeniyle uçak üretimini durdurmuştur. Hava kuvvetlerine ait pervaneli uçakların fabrika seviyesi bakım, ikmal, onarım ve üretim işlemlerini yapan hava ikmal bakım merkezine dönüştürülmüştür.<sup>163</sup>

Fabrikada farklı ülke lisansları ile üretim yaptığından bünyesinde görev yapan çeşitli yabancı uyruklu teknik personelin tecrübeleri, uçak üretim sanayiinin gelişmesine yardımcı olmuştur. Kayseri Tayyare Fabrikası, İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Hava Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan uçak üretiminde ve faal uçakların her an hazır bulunmasında büyük rol oynamıştır.

Kayseri Tayyare Fabrikası, yurt içinde ve yurt dışında oldukça ilgi görmüş, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk,<sup>164</sup> dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü,<sup>165</sup> yabancı devlet görevlileri,<sup>166</sup> öğrenciler ve izci grupları<sup>167</sup> tarafından ziyaret edilmiştir.

Bölge halkının ekonomik gelişmesine TOMTAŞ ile başlayan katkı, Kayseri Tayyare Fabrikası ile devam etmiştir.

### 3.1.3. Eskişehir Tayyare Fabrikası

Türk havacılık sanayisini geliştirmek ve uçak imalatlarını yurdumuzda gerçekleştirmek için 1925 yılında Türkiye ile Almanya'nın Junkers Firması ortaklığında TOMTAŞ'ın kuruluşu gerçekleşmişti. Anlaşma gereği bu kuruluş Kayseri ve Eskişehir özelinde çalışmalara başlamıştı. Bir önceki başlıkta bu anlaşma temelinde

---

<sup>161</sup> Yavuz, TOMTAŞ dönemi dâhil Kayseri'deki uçak fabrikasında 1926-1941 yılları arasında yaklaşık 212 uçak üretildiğini ifade etmektedir.

<sup>162</sup> Cevat Sarıkaya, *Tarihi Gelişim İçerisinde Türk Hava Harp Sanayi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gebze Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gebze, 2015, s. 45.

<sup>163</sup> Tatar, a.g.e., s. 242.

<sup>164</sup> "Gazi Hz. Kayseri'ye Vasil Oldu", *Akşam*, 5 Şubat 1934, s.1; "Gazi Hz. Nigdeyi tefrif buyurdular", *Cumhuriyet*, 6 Şubat 1934, s.1.

<sup>165</sup> "Milli Şefimizin Kayseri' de Tetkikleri", *Ulus*, 27 Birincikanun 1939, s.1.

<sup>166</sup> "General Eidemann Yarın Şehrimizden Ayrılıyor", *Ulus*, 1 İkinciteşrin 1936, s.1.

<sup>167</sup> "2.000 İzci İle Beraber Kırıkkale Ve Kayseri Fabrikalarını Ziyaret" *Cumhuriyet*, 6 Kasım 1938, s.6.

Kayseri'deki durum analiz edilmişti. Bu başlıkta ise, Eskişehir'deki durum incelenmektedir.

TOMTAŞ'ın kuruluşu ile birlikte Eskişehir'de de uçakların tamirat, bakım ve montaj işlemlerinin yapılacağı bir fabrikanın kurulmasına karar verildi. İzmir / Halkapınar Tamirhanesi'nden ve Afyon Hava Deposu'ndan nakledilen malzemeler ile 06 Ekim 1926 tarihinde Eskişehir'de "Eskişehir Tayyare Tamirhanesi" kuruldu.<sup>168</sup> 1927 yılı içerisinde de Türk Hava Kuvvetleri'nde bulunan A-20, JU G-23 ve JU F-13 tipi uçakların bakım onarım ve modernizasyon işlemleri Eskişehir Tayyare Fabrikası'nda yapıldı.

1928'de TOMTAŞ'ın kapatılması sonucunda, Kayseri'deki uçak üretim fabrikası gibi, Eskişehir Tayyare Fabrikası da Milli Müdafaa Vekâleti bünyesindeki Türk Hava Müfettişliği 'ne devredilerek, fabrikadaki atölyeler, tezgâh ve malzemeleri müfettişliğe teslim edildi.

Eskişehir Tayyare Fabrikası mühendislerinden olan Selahaddin Reşit Alan,<sup>169</sup> fabrikada Milli Müdafaa Vekâleti-1 (MMV-1) adında 2 kişilik keşif/eğitim uçağı tasarlamıştır. Uçağa monte edilecek motor ve pervane ABD'den getirilmiş, diğer parçaları ise Eskişehir Tayyare Fabrikası ve Kayseri Tayyare Fabrikası'nda imal edilerek uçak, Ekim 1932'de tamamlanmıştır.<sup>170</sup> Tamamlanan uçak, Vecihi Hürkuş'un tasarladığı ilk iki uçak<sup>171</sup> projesinden sonra, üçüncü milli uçak projesidir. Uçak, deneme uçuşlarında kırım geçirmiş, tamir edildikten sonra 29 Ekim 1935'te Cumhuriyet Bayramı töreninde lider uçak olarak tören uçuşuna katılmıştır. Uçağın bazı eksiklikleri nedeniyle Milli Müdafaa Vekâleti tarafından gereken ilgiyi görmemiş, birkaç uçuştan sonra kullanılmamıştır.<sup>172</sup>

İkinci Dünya Savaşı şartları içerisinde hava savunma ihtiyaçlarının artması, hava birliklerin sayılarının da artışına neden olmuş, bundan dolayı uçakların bakım

---

<sup>168</sup> Mehmet Evsile, *Atatürk Devri Harp Sanayii (1920-1938)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ, 1992, s. 175-176.

<sup>169</sup> Selahattin Reşit Alan: Türk Hava Kurumu'nun mühendislik eğitimi almak üzere yurtdışına gönderdiği mühendislerdendir. Fransa'daki eğitimini tamamladıktan sonra 1930'da Türkiye'ye dönmüş ve Eskişehir Uçak Tamir Fabrikasında Uçak Mühendisi olarak çalışmaya başlamıştır.

<sup>170</sup> Deniz, a.g.e., s.59

<sup>171</sup> Vecihi Hürkuş'un daha önce tasarladığı Vecihi-VI (1926) ve Vecihi- XIV (1930) uçaklarıdır.

<sup>172</sup> M.Bahattin Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, T.H.K. Kültür Yayınları, Ankara 2006, s. 208; Tatar, a.g.e., s. 243-244; Deniz, a.g.e., s.59-60.

onarım ihtiyaçlarının da artmasına neden olduğundan fabrikada uçak imalatı dūşlmemiř uçakların bakım, onarım ve modernizasyonuna yönelinmiştir.

Fabrikanın ismi, TOMTAŞ'tan Milli Müdafaa Vekaleti'ne devrinden sonra fabrikanın işlevine ve yönetim sisteminden kaynaklanan durumlar gereğince sık sık değiştirilmiştir. TOMTAŞ'ın kapatılmasından sonra "1. Uçak Taburu Tamirhanesi" ismi ile uçakların bakım, onarım ve modernizasyonunu yapmak üzere faaliyetine devam eden fabrikanın ismi, 1930 yılında tekrar değiştirilerek "Eskişehir Uçak Tamir Fabrikası" olmuştur.<sup>173</sup> 1942 yılında tekrar değiştirilerek "Hava İkmal Bakım Merkezi Genel Müdürlüğü" olarak faaliyetlerine Hava Müsteşarlığı'na bağlı olarak devam etmiş, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın 31 Ocak 1944 tarihinde kurulması ile birlikte 1945 yılında fabrika, "Eskişehir Hava İkmal Bakım Merkezi" ismini almış ve Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanmıştır.<sup>174</sup>

TOMTAŞ ile birlikte kurulan ve TOMTAŞ'ın kapanmasından sonra Milli Müdafaa Vekâleti'ne devredilen fabrika, kamu sektörü tarafından projelendirilen ilk uçak MMV-1'i üretmiş olması bakımından havacılık sektöründe önemli bir yere sahiptir. Fabrika bunun dışında, Türk Hava Kuvvetleri envanterinde bulunan yabancı marka avcı ve eğitim uçaklarının bakım ve onarımlarını yapmıştır.<sup>175</sup> zellikle İkinci Dünya Savaşı yıllarında ve daha sonra, Türk Hava Kuvvetleri'nin güvendiği ve faydalandığı merkez halini almıştır. Bu merkez, halen Türkiye'nin 1. Hava İkmal Merkezi olarak görevine devam etmektedir.

### **3.1.4. Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası**

Almanya askeri kuvvetlerinin, 1 Eylül 1939'da Polonya'ya girmesi ile İkinci Dünya Savaşı<sup>176</sup> başlamış ve hava harp sanayisine sahip ülkelerin çoğunluğu bu savaşa dâhil olmuştur. Türkiye'nin bu dönemde yurt savunmasını artırmak için havacılık alanında yurt dışından yaptığı talepler zamanında temin edilememiş, temin edilenlerin

<sup>173</sup> Tatar, a.g.e., s. 243.

<sup>174</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.329.

<sup>175</sup> Erdemli, Mustafa Gökhan, *Dünden Bu Güne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2011, s.80.

<sup>176</sup> Fahir Armaoğlu, *20.yüzyıl siyasi tarihi 1914-1995*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2017, s.324.

ise savaş nedeniyle fiyatlarının artması, maliyetleri artırmıştır. Bu durum karşısında Türk Hava Kurumu, kuruluş amaçlarından olan uçak imalatı kararı alınmıştır.<sup>177</sup>

Savaş nedeniyle başta Almanya ve Polonya olmak üzere Avrupa ülkelerinden, pek çok bilim adamı ve uzman kişiler, ülkelerini terk ederek Türkiye'ye sığınmıştır. Türk Hava Kurumu, Türkiye'ye sığınan bilim adamı ve uzman kişilerden faydalanma yoluna giderek, bunlar arasından uçak mühendisi ve teknik eleman unvanlı kişilere kurulacak fabrikanın hazırlık aşamasında ve imalat sürecinde görev vermiştir.<sup>178</sup>

Uçak fabrikası kurmak amacıyla Türkiye'de, yeterli tesis ve kaynağın olup olmadığı hususunda yerli ve yabancı uzman ekipler tarafından sanayi faaliyetleri bulunan bazı şehirlerdeki fabrikalar ve atölyeler, incelenmiştir. Bu inceleme neticesinde, Türkiye'de uçak üretilebileceği sonucuna ulaşılmıştır.<sup>179</sup>

1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti tarafından Ankara / Akköprü'de kurulan atölye, 1938– 1939 yıllarında 70 personeli ile planör üreten bir atölye durumuna gelmiştir. Bu atölyenin uçak fabrikasına dönüştürülmesi için karar alınmış, 22 Mart 1941 tarihinde Türk Hava Kurumu Genel Merkez Heyeti yaptığı toplantıda, kurulacak fabrikanın inşası için 500.000 TL sermaye ayırmıştır.<sup>180</sup> Atölye, 1941 yılında genişletilerek 113 mühendis, 221 teknisyen ve işçi ile çalışan, uçak fabrikası haline dönüştürülmüştür.<sup>181</sup> Böylece Türkiye'de kamu sektörü tarafından, Kayseri ve Eskişehir'den sonra Ankara/Etimesgut'ta bir uçak fabrikası daha kurulmuştur.

Fabrikanın kurulması ve temel ölçülerde personel ihtiyacının karşılanması sonrasında, ilk üretim lisansı, İngiltere'nin Philips And Powis Aircraft Ltd. Firması ile yapılmıştır.<sup>182</sup> Firma lisansı ile üretime başlanan, Miles Magister okul eğitim uçaklarından, 30 tanesi 1944 yılında, ikinci 30 tanesi ise 1945 yılında tamamlanmıştır.<sup>183</sup> Fabrikada uçak imalatının yanında Türk Hava Kuvvetleri'nin ihtiyaç duyduğu bakım onarım işleri de yapılmıştır.<sup>184</sup>

---

<sup>177</sup> Tayhani, a.g.e., s.232-233.

<sup>178</sup> BCA, 30.18.1.2 /103.67.20/11.09.1943; BCA, 30.18.1.2 /107.107.10/30.03.1945.

<sup>179</sup> Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: II, s. 23.

<sup>180</sup> "Türk Hava Kurumu Etimesgut atölyesi fabrika haline ifrag edilecek", *Ulus*, 23 Mart 1941, s.4.

<sup>181</sup> Tatar, a.g.e., s. 247.

<sup>182</sup> Tayhani, a.g.e., 235.

<sup>183</sup> BCA, 30.18.1.2 /112.66.20/10.10.1946; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.149.

<sup>184</sup> BCA, 30.18.1.2 /112.66.20/10.10.1946.

Fabrikada, Türk tipi uçak ve planör üretimi için Etüt Bürosu kurulmuş, 6 yüksek mühendisin yanı sıra 4 mühendis ve 11 teknik ressam olmak üzere toplam 21 kişi büroda görev almıştır. 1952'ye kadar 16 ayrı tipte uçak ve planörün tasarımı yapılmış, bunlardan 12 tanesinin üretimi gerçekleştirilmiştir.<sup>185</sup>

Bu dönemde, özellikle İkinci Dünya Savaşı'nın etkisi ile oluşan ithalattaki sıkıntılar ve girdi maliyetlerinin yüksekliği, Türk sanayisini etkilenmiş, Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası'nda da yerli hammadde kullanımı ve yedek parça üretimi öncelik kazanmıştır. Fabrikada, Haziran 1944'e kadar 45.000'den fazla yerli parça üretilmiştir.<sup>186</sup>

Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası, 5.840 m<sup>2</sup>'lik bir atölyeden 13.790 m<sup>2</sup>'lik kullanım alanına 1942 yılında ulaşmıştır. Fabrikada, 35 yabancı mühendis ve teknisyen, 129 teknik personel, 143 memur ve 606 işçi ile toplam 878 çalışan personel görev yapmıştır. Fabrika alt yapı ve teknik donanım olarak Avrupa'daki tesislerle eşdeğer hale gelmiş, 1940'lı yıllarda Balkanlarda en güçlü, Avrupa'da üçüncü büyük hava sanayi olmuştur.<sup>187</sup>

Bu fabrikada, toplam 318 uçak ve 308 motorun onarım ve modernizasyonu yapılmıştır. ABD'den satın alınan DC-3 Dakota (C-47) tipi 12 uçak, yolcu uçağı haline dönüştürülmüş, 9 uçağın tadilatı yapılmış, 2 adet Magister uçağı, sıtma ile mücadele uçağına dönüştürülmüştür.<sup>188</sup> Fabrikada, 1941-1952 yılları arasında farklı tip ve Türk tasarımı 172 adet eğitim, nakliye, sağlık uçağı ve 106 adet planör üretilmiştir. Milli Savunma Bakanlığı'nın 263 ve Havacılık Dairesi'nin 48 adet uçağı bakım, onarım ve modernizasyonu yapılmıştır. Yine fabrikada, Oxford tipi 39 adet, Magister tipi 14 adet ve Bremze tipi 2 adet pervane üretilmiştir.<sup>189</sup>

Fabrikada üretimi ve prototipi yapılan uçaklar:<sup>190</sup>

---

<sup>185</sup> Tatar, a.g.e., s. 248.

<sup>186</sup> Tayhani, a.g.e., s.234-235.

<sup>187</sup> Tatar, a.g.e., s. 248-250.

<sup>188</sup> Tayhani, a.g.e., s.237.

<sup>189</sup> Tatar, a.g.e., s. 253.

<sup>190</sup> Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: II, s.422;436;439; Tayhani, a.g.e., s.236-237; Tatar, a.g.e., s. 250-253; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.149-152.

1- Miles Magister okul eğitim uçağı: İki kişilik okul başlangıç uçağıdır.1944 ve 1945 yıllarında 30'ar adet üretilmiş fabrika ayda onar adet üretebilecek kapasiteye ulaşmış ve toplamda 134 adet üretilmiştir.

2- THK-2: Tek motorlu bir kişilik akrobasi eğitim uçağı, toplamda 12 adet üretilmiştir.

3- THK-5: Çift Gipsy Major motorlu hasta taşımak için tasarlanan uçak, 2 pilot, 2 hasta ve 1 doktor taşıma kapasitelidir. Üretilen uçaktan bir adedi Danimarka'ya 5500 İngiliz Sterlin karşılığında "TC THK AY" (ek-2) kuyruk numarası ile 16 Ağustos 1951 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile ihraç edilmiştir. İhraç edilen uçak, Türkiye'nin ilk ihraç ettiği uçak özelliğini taşımaktadır.

4- THK-5A: Turizm uçağı olarak tasarlanmış altı kişiliktir, 5 adet üretimi yapılmış ve 2 uçak 1949 yılında Paris'e götürülerek Paris Havacılık Fuarı'nda sergilenmiştir.

5- THK-10: Hafif nakliye uçağı olarak tasarlanmış çift motorludur, 3 adet üretimi yapılmıştır.

6- THK-11: Turizm uçağı olarak tasarlanmış, arkada tek motorlu olup 4 kişiliktir, kanatları üsttendir, burnu üzerine inme kabiliyetindedir, soğutma sıkıntıları dolayısıyla bir adet üretilmiştir.

7- THK-12: Yolcu uçağı olarak tasarlanmış, çift motorlu ve 12 kişilik yolcu kapasitelidir. Projesi yapılmış ancak imalatı gerçekleştirilmemiştir.

8- THK-15: 2 kişilik madeni gövdeli eğitim uçağı olarak tasarlanmıştır. Miles Magister uçaklarının ileri bir modeli olarak dizayn edilmiş olan uçağı, Uğur ismi verilmiştir. Türk Hava Kuvvetleri'nde yıllarca kullanılan uçaktan 3 adedi 1 Mart 1955'te Ürdün Hava Kuvvetleri'ne hediye edilmiştir.

9- THK-16: Gaz türbinli iki kişilik ve madeni gövdeli eğitim uçağı olarak tasarlanmış olup, yeterli talep görmediğinden projesi yapılmış ancak imalatı gerçekleştirilmemiştir.

Fabrikada üretimi ve prototipi yapılan planörler:<sup>191</sup>

1- THK-1: 12 kişi taşıma kapasiteli askerî taşıt planörü, kapasitesi yüksek olduğu için kullanıma elverişli olmadığı düşünülerek bir adet üretilmiştir.

2- THK-3: Akrobasi planörü olarak 6 adet üretilmiş tek kişiliktir.

3- THK-4: İlk eğitim planörü olarak 25 adet üretilmiş tek kişiliktir.

4- THK-7: İleri ilköğretim planörü olarak 40 adet üretilmiştir tek kişiliktir.

5- THK-9: İlköğretim planörü olarak 10 adet üretilmiştir çift kişiliktir.

6- THK-13: Planöre Uçan Kanat ismi verilmiş, yolcu ve yük taşıma bölümü kanat içine alınmıştır. Bu sayede taşıtın ağırlığını ve havanın baskısını azaltmak hedeflenmiştir. Seri üretimi yapılmamış ancak Paris Havacılık Fuarı'nda sergilenmiştir.

7- THK-14: İlköğretim planörü olarak üretilmiş, çift kişiliktir. Seri olarak üretimi yapılmamıştır.

ABD'nin Truman Doktrini olarak adlandırılan 22 Mayıs 1947'de onayladığı Amerikan yardım kanunu gereğince, Türkiye'ye ABD, İkinci Dünya Savaşı sonunda elinde kalan uçak ve malzemelerden vermiştir.<sup>192</sup> Bu nedenle Etimesgut Uçak Fabrikası, Milli Savunma Bakanlığı'ndan, Türk Hava Yolları'ndan ve diğer kamu kuruluşlardan yeteri kadar sipariş alamamış ve mali sorunla karşı karşıya kalmıştır. Fabrikanın 1952 yılında uçak imalat çalışmaları durma noktasına gelmiştir. Fabrikanın bu durumu, Makine Kimya Endüstri Kurumu (MKEK)'na devrini gündeme getirmiştir. Fabrika hakkında, Başbakanlık uzmanlarının hazırladığı rapora istinaden 14 Ocak 1952 tarihinde yapılan Türk Hava Kurumu'nun Genel Yönetim Kurulunda alınan kararla iki yıllığına MKEK'ya kiralanmıştır. Aynı kurulun, 18 Haziran 1952'de alınan ikinci kararı ile fabrika, 4 milyon TL karşılığında MKEK'ya devredilmiştir. Fabrikayı devralan MKEK, fabrikada bir müddet daha uçak üretimine devam etmiştir.<sup>193</sup>

<sup>191</sup> Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: II, s.422; Tayhani, a.g.e., s.236-237; Tatar, a.g.e., s. 250-253.

<sup>192</sup> Nuri Karakaş, *Türk-Amerikan Siyasi İlişkileri (1939-1952)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013, s.306.

<sup>193</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.165-166.

1925 – 1952 yılları arasında Türk uçak üretim sanayiinin en kapsamlı fabrikası Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası'dır. Bu fabrika, gerek yabancı lisansla gerekse milli projelerle çok sayıda uçak üretimi yapmış olması bakımından döneminin en verimli ve en kapsamlı fabrikası olmuştur. Fabrika döneminde, sayısal olarak en fazla milli uçak projesi gerçekleştirmesi nedeniyle diğer fabrikalara üstünlük sağlamıştır. Üretilen uçaklardan, yurt dışına ilk ihracat yapan fabrika olması nedeniyle havacılık sanayiinde ayrı bir yere sahiptir. İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü'nde Havacılık Şubesi'nin açılmasına ve ülkemizde uçak mühendislerinin yetiştirilmesine fabrika personeli katkı sağlamıştır.

### **3.1.5. Türk Hava Kurumu Gazi Uçak Motor Fabrikası**

Türk Hava Kurumu tarafından Etimesgut Uçak Fabrikası'nda imalatı yapılacak olan uçaklarda kullanılacak motorların üretilmesi amacıyla bir motor fabrikası kurulması için incelemeler<sup>194</sup> ve planlar yapıldı.<sup>195</sup> Kurum, 1941 yılında fabrikada üretilen motor tiplerinin hangi evsafa olacağı hakkında inceleme ve araştırma yapmak üzere "Motor Fabrikası Kuruluş Bürosu" kurmuştur.

Türk Hava Kurumu Başkanı Şükrü Koçak ve motor fabrikası kuruluşunda görevli personel, 1945 yılında ABD ve İngiltere'yi içine alan bir araştırma ve inceleme gezisi gerçekleştirmiştir. Yapılan çalışmalardan sonra kurum başkanı Şükrü Koçak, 16 Şubat 1945'te İngiltere'nin De Havilland Firması ile anlaşma yaptığını açıklamıştır. Kurulacak motor fabrikasının, 10 ay sonra firma tarafından tamamlanarak teslim edileceğini belirtmiştir.<sup>196</sup>

Motor üretimi hususunda araştırmaya gerek duyan Milli Savunma Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı bir inceleme yapılmak üzere yüksek mühendislerden oluşan bir heyeti yurt dışına göndererek bir rapor hazırlatmış ve bu raporla ilgili Genel Kurmay Başkanlığı'ndan da görüş istemiştir. Genel Kurmay Başkanlığı, 24 Nisan 1946 tarihli cevabi yazısında, pistonlu motorların havacılık sektöründe devrini tamamladığını, alternatifini olan gaz türbinli motorların havacılıkta atılım yaptığını, yakın bir zamanda pistonlu motorların savaş uçaklarında kullanımının sona ereceğini belirtmiştir. Ayrıca

<sup>194</sup> BCA, 30.10.00 /61.412.31/19.09.1941.

<sup>195</sup> BCA, 30.10.0.0 /61.409.24/01.12.1941.

<sup>196</sup> Tayhani, a.g.e., s.239.

İngiltere'deki 5 fabrikanın gaz türbinli motor ürettiğini, ABD ve İngiltere'nin savaş uçaklarında gaz türbinli motorları kullanmaya başladığını, Fransa'nın 1947 yılından itibaren gaz türbinli uçakları seri halde üreteceklerini, gaz türbinli uçakların sahip olduğu sürat üstünlüğü nedeniyle mevcut pervaneli av uçakların kullanılamaz hale geldiğini ifade etmiştir. Kurulacak hava harp sanayiinin, tepkili motor üretim sistemine uygun şekilde dizayn edilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu cevaptan sonra gaz türbinli motorların pistonlu motorlardan üstün olduğu anlaşılmıştır.<sup>197</sup> Genel Kurmay Başkanlığı'nın, yukarıdaki görüşüne rağmen pistonlu motor imalatında karar kılan Türk Hava Kurumu, üretilen motor tipine ise pistonlu Gipsy Major 10 olarak belirlemiştir.<sup>198</sup>

Kurulacak olan fabrikada üretilen motorlar, Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası'nda üretilen Miles Magister 14A tipi uçaklarda kullanılması amaçlandığından, üretim aşamasında görev alacak mühendis ve teknik personel, İngiltere'ye gönderilerek ihtisas eğitimi aldırılmıştır.<sup>199</sup>

Türk Hava Kurumu tarafından 1945 yılında, Gazi Orman Çiftliği arazisindeki 60.000 m<sup>2</sup>'lik alanda yapımına başlanan fabrika, Türkiye'nin ilk motor fabrikası olarak Cumhuriyetin 25. yıldönümünde 29 Ekim 1948'de hizmete açılmış<sup>200</sup>, kuruluş seyri Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti tarafından raporlaştırılmıştır.<sup>201</sup>

Kuruluşunda, 9 yüksek mühendis, 11 ressam, 12 ustabaşı, 25 memur, 66 işçi ve 8 hizmetli olmak üzere 141 kişinin çalıştığı THK Gazi Uçak Motor Fabrikası, makine ve teçhizat bakımından o dönemde Avrupa'nın uçak motoru üretiminde önde gelen kuruluşlardan biri haline gelmiştir. Motor Fabrikası Müdürü Yüksek Mühendis Fikret Çeltikçi fabrika ile ilgili görüşlerini şu şekilde ifade etmiştir:

*Fabrika dünya üzerinde benzerleriyle kıyaslanacak olursa, duraksamadan diyebilirim ki, şimdilik en güzellerinden birisidir. Gerek binaların düzen ve yerleşimi bakımından ve gerekse içerisindeki tezgâhların nitelik ve yeniliği bakımından bu*

<sup>197</sup> BCA, 030.10/58.396.14-68339- 24.04.1946.

<sup>198</sup> Tatar, a.g.e., s. 260-261.

<sup>199</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, s.157.

<sup>200</sup> Tatar, a.g.e., s. 262; Tayhani, a.g.e., s.242.

<sup>201</sup> BCA, 030-1-0-0/100-619-5/ 00.11.1948.

*fabrika yalnız Türkiye’de değil, hatta ileri endüstri ülkelerinde de ayrıcalıklı bir yer edecek kusursuzluktadır.*<sup>202</sup>

1945-1947 yılları fiyatlarına göre fabrikada bulunan tezgâhlar 2.717.000 TL, elektrik tesisatı 265.000 TL, ısıtma sistemi 315.000 TL, binalar da dâhil edildiğinde fabrikanın değeri toplam 8.750.000 TL’ye ulaşmıştır.<sup>203</sup>

Fabrika, 145 beygir gücünde Gipsy Major 10 tipi yılda 200 adet uçak motoru üretecek şekilde planlanmıştır. Bunun yanı sıra bazı küçük tip tarım ve taşıt motorları ile motor yedek parçaları üretebilecek durumdadır. Motor ve parçaların üretiminde kullanılmak üzere bir de hafif döküm atölyesi kurulmuştur. Ayrıca fabrika, ülkede üretimi mümkün olmayan parçaların da üretimini yapmak üzere çalışmalarına başlamıştır.<sup>204</sup>

Fabrika, 1948-1950 yılları arasında 30 adet De Havilland Gipsy Major 10 tipi motor üretmiştir. Buna ilave olarak Etüt Bürosu Şefi Yüksek Mühendis Şükrü Er ve ekibi, 5 beygir gücünde, benzinli ve tek pistonlu motoru projelendirerek fabrikada imal etmişlerdir. 1949-1950 yıllarında ise aynı ekip, 10 beygir gücünde boksör tip motor projesi hazırlayarak fabrikada imalini gerçekleştirmiştir.<sup>205</sup>

Fabrika, kamu ve özel kuruluşlardan gerekli motor siparişlerini alamamış ve seri üretime geçememiştir. Mali yönden sıkıntı yaşayan fabrika, gelirini artırmak, fabrika personeline ödenen yıllık maaşı karşılamak ve gider gelir dengesini kurmak amacıyla dışarıya yedek parça, alet edevat yapma yoluna gitmiştir.

Yıllara göre dışarıdan alınan sipariş bedelleri aşağıda belirtilmiştir.<sup>206</sup>

1949 yılı: 566.572.41 TL

1950 yılı: 150.000.81 TL

1951 yılı: 801.129.20 TL

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, ABD’nin yardımları etkisinde oluşan Türkiye’deki uçak fabrikalarının üretim düşüşü, Türk Hava Kurumu Gazi Uçak Motor

---

<sup>202</sup> Tayhani, a.g.e., s.241.

<sup>203</sup> Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C: II, s.417.

<sup>204</sup> Tayhani, a.g.e., s.241-243.

<sup>205</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s. 259.

<sup>206</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp sanayi Tarihi*, s.159.

Fabrikası'na da yansımış, yılda 200 adet motor üretmek üzere tasarlanan fabrikada, üretim faaliyetleri yavaşlatmış, istenilenin çok altında üretim yapılabilmektedir.<sup>207</sup>

Türk Hava Kurumu'nun Türkiye'de üretilen uçakların motorlarının imali için büyük bir çaba ile kurduğu Türk Hava Kurumu Gazi Uçak Motor Fabrikası, mali krizi aşamayınca, 14 Ocak 1952'de yapılan Türk Hava Kurumu Genel Yönetim Kurul Toplantısı'nda alınan karar ile iki yıllığına MKEK'ye kiralanmıştır. 18 Haziran 1952'de yapılan Türk Hava Kurumu Genel Yönetim Kurul Toplantısı ile de 4.000.000 TL'ye MKEK'ye devredilmiştir.<sup>208</sup>

Türk Hava Kurumu Gazi Uçak Motor Fabrikası, her ne kadar planlanan üretimlerini sayısal olarak gerçekleştiremese de ürettiği motorların uçaklarda kullanılmış olması fabrikanın imalat sürecini başardığının kanıtıdır. Fabrika, üretimini yaptığı motorların pazarlamasındaki sıkıntıları aşamadığından MKEK'ye devredilmiştir. Ancak, Türkiye'nin ilk motor fabrikası olması, fabrikada yabancı lisansı ile uçak motoru üretildiği, kamu tarafından projelendirilmiş ilk ve ikinci motorlarının yapıldığı fabrika olması bakımından uçak üretim sanayiinin gelişmesinde önemli bir yere sahiptir.

### **3.1.6. Ankara Rüzgâr Tüneli**

Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası'nın kurulması aşamasında üretilecek uçakların, kanat, model, profil ve pervaneleri üzerinde aerodinamik araştırmalar yapmak, hava akımlarına karşı dayanımlarını ölçmek, kaza - kırım oranlarını en aza indirmek ve daha güvenli uçuş elde etmek amacıyla bir araştırma ve geliştirme laboratuvarının kurulması amacıyla 1941 yılında Başbakan Şükrü Saraçoğlu'nun başkanlığında, Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel ile Türk Hava Kurumu Başkanı Şükrü Koçak'ın katılımıyla ortak bir toplantı yapılarak Ankara Rüzgâr Tüneli'nin yapılmasına karar verilmiştir.<sup>209</sup>

<sup>207</sup> İsmail Yavuz, *a.g.e.*, s.187-194.

<sup>208</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.165-166.

<sup>209</sup> Sarıkaya, *a.g.t.*, s.101.

Laboratuvarı, Milli Eğitim Bakanlığı ve Türk Hava Kurumu ortaklaşa kurmaya karar vermiş, İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü'nde oluşturulan havacılık şubesindeki öğrencilerin de faydalanması sağlanmıştır.

Laboratuvarın en önemli kısmını rüzgâr tüneli<sup>210</sup> oluşturmaktadır. Rüzgâr tüneline uçak örnekleri, güçlü hava akımı karşısında oluşan basınca karşı dayanımları, çok duyarlı cihazlarla ölçülebilmektedir.<sup>211</sup>

Ankara Rüzgâr Tüneli'nin yapımı için 1941 yılında İsviçre firması ile görüşmeler yapılmış, ancak sonuç alınamayınca İngiltere'nin Holst firması ile görüşülmüştür. The British Thomson Holst firması ile yapılan görüşme, olumlu sonuçlanınca 1944 yılında tünelin yapım anlaşması imzalanmıştır.<sup>212</sup>

Rüzgâr tüneli için gerekli çizimler, İngiltere'den getirilerek makine, malzeme ve donanımın % 75 kadarı teslim alınmıştır. 1947 yılında tünel inşaatı başlamış, 1949 yılında da The British Thomson Holst şirket personeli, Türk öğrenci ve personeli tarafından montajı yapılmaya başlanmış, 1950 yılında tünel tamamlanmıştır.<sup>213</sup>

Ankara Rüzgâr Tüneli, düşük ses altı hızlarda çalışan kapalı devre atmosferik bir tüneldir. Tünel, 101,5 m/s rüzgâr hızına erişebilen, 3.05 metre genişliğinde, 2,44 metre yüksekliğinde ve 6 metre uzunluğundadır. Üstün nitelikli hava akış özelliğine sahip olan tünelin en yüksek hızda bile ses seviyesi çok düşüktür.<sup>214</sup>

Rüzgâr Tüneli, havacılık ve hava sanayi alanında üretim yapmayı amaçlayan ülkelerin araştırma ve geliştirme yatırımları arasında mutlak bulundurmaları gereken bir tesistir. Türkiye, uçak üretimine daha önce başlamasına karşın, gelişmiş pek az ülkede bulunan rüzgâr tüneline tesis etme çabası göstermiş, 1950 yılında muvaffak olmuştur. Türkiye'nin kurduğu rüzgâr tüneli, uçak üzerinde aerodinamik araştırmalar ve test yapma kabiliyetine sahip, döneminde Avrupa'nın en iyi tünelleri arasındadır.<sup>215</sup>

Havacılıkta en ileri ülkeler bu sistemden yararlanmışlar ve testler neticesinde hava araçlarını ve sistemlerini daha ileri seviyeye ulaştırmışlardır. 1909 yılından 1938

---

<sup>210</sup> Rüzgâr Tüneli: Rüzgâr Tüneli, hava akımının olduğu bir ortamda bulunan katı cisimlerin, gazdan aldığı etkinin incelenmesi ve araştırılması için yapılmış, yapay tünellerdir.

<sup>211</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp sanayi Tarihi*, s.172.

<sup>212</sup> Tatar, a.g.e., s. 266.

<sup>213</sup> Tayhani, a.g.e., s.244.

<sup>214</sup> Sarıkaya, a.g.t., s.101-102.

<sup>215</sup> Tayhani, a.g.e., s.245.

yılına kadar ABD 4, Almanya 3, İngiltere 2, Fransa 2, Avusturya 1 rüzgâr tüneli yapmıştır.<sup>216</sup>

Ancak ABD'nin yardım planları, Türkiye'nin liberal ekonomi politikalarını uygulamaya başlaması gibi nedenlerle THK Etimesgut Uçak Fabrikası ve THK Gazi Uçak Motor Fabrikası'nın 1952 yılında MKEK'ye devredilmesi, Ankara Rüzgâr Tüneli'nin de çalışmasını durdurmuş, uzun yıllar atıl olarak bekletilmiştir.

### 3.2. Özel Sektöre ait Uçak ve Teçhizat Fabrikaları

#### 3.2.1. Vecihi Hürkuş Uçak İmalathanesi

Vecihi Hürkuş'un Osmanlı Devleti'nin son döneminden itibaren başlayan havacılık faaliyetleri, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra da tüm hızıyla devam etmiş ve kendisi bütün hayatını havacılık üzerine geçirmiştir. Vecihi Hürkuş, Türkiye'deki havacılık faaliyetlerinin gelişmesinde büyük katkı ve pay sahibidir.

Vecihi Hürkuş, 18 Ocak 1896'da İstanbul'da doğmuştur. 1912'de Balkan Savaşı'na gönüllü olarak katılmış, Mısır askeri hava seferinde yaşamını kaybeden Tayyareci Fethi, Sadık ve Nuri beylerden etkilenerek tayyareci olmaya karar vermiştir. Yaşı küçük olduğundan önce makinist okuluna, daha sonra Yeşilköy Tayyare Okulu'na giden Vecihi Bey, ilk uçuşunu 21 Mayıs 1916'da gerçekleştirmiştir. Aynı dönemde gözlemci kursuna da katılan Vecihi Bey, 15 Kasım 1916'da pilotluk öğrenimini tamamlayarak pilot diplomasını almıştır.<sup>217</sup>

Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi'nde 3. Ordunun 7. Bölüğü'ne atanmıştır.<sup>218</sup> 26 Eylül 1917 tarihinde gözlemcisi Şükrü Bey'le çıktığı keşif uçuşunda Gaudron markalı Ruslara ait bir uçağı düşürerek, Kafkas Cephesi'nde Türkler tarafından uçak düşüren ilk pilot unvanını almıştır.<sup>219</sup>

Mondros Ateşkes Anlaşması'ndan sonra İstanbul Yeşilköy'de bulunan Türk havacılarının uçakları, sökülerek Maltepe'deki hava istasyonuna ait depoya yerleştirilmiştir. Bu depodan Astsubay Pilot Vecihi Bey ve arkadaşları, Anadolu'ya

<sup>216</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp sanayi Tarihi*, s.174-175.

<sup>217</sup> Vecihi Hürkuş, *Havada (1915-1925)*, s.17-20.

<sup>218</sup> Kansu, Öztuna, Şensöz, *a.g.e.*, s.312.

<sup>219</sup> Hürkuş, *Havada (1915-1925)*, s.14-35.

uçak kaçırma girişiminde bulunmuş, ancak başarılı olamayınca Konya'ya giderek Kurtuluş Savaşı'na katılmıştır.<sup>220</sup>

Kurtuluş Savaşı'nın tüm safhalarında havacı olarak görev yapan Astsubay Pilot Vecihi Bey, 14 Eylül 1922'de İzmir Seydiköy (Gaziemir) Havaalanı'na ilk inen pilot olmuş ve havaalanını teslim almıştır.<sup>221</sup> Gösterdiği başarılarından dolayı TBMM tarafından üç kez takdirnameye layık görülerek kendisine kırmızı şeritli istiklal madalyası verilmiştir.<sup>222</sup>

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra, İzmir/Seydiköy'de açılan Hava Uçuş Okulu'nda pilot adaylarının eğitiminde görev almıştır.<sup>223</sup>

Arızası nedeniyle Mayıs 1923'te Edirne'ye inen İtalya'ya ait Kaproni tipinde 9 yolcu kapasiteli uçağı, İzmir'e getirmekle görevlendirilen Astsubay Pilot Vecihi Bey, uçak üzerindeki arızayı tamir ettikten sonra, uçağı kendisi kullanarak İzmir'e getirmiş ve bu başarılı çalışmasından dolayı uçağı "Vecihi" ismi verilmiştir. Astsubay Pilot Vecihi Bey, anılarını yazdığı kitabında, uçağı isminin verilmesinin kendisinde uçak inşa etme düşüncesini canlandırdığını ifade etmiştir.<sup>224</sup>

Hava Kuvvetleri Müfettişi Miralay Muzaffer Bey'in önderliğinde Astsubay Pilot Vecihi Bey'in de içinde bulunduğu bir inceleme heyeti, 20 Aralık 1923 – Nisan 1924 tarihleri arasında, Türk havacılığının gelişmesi için Avrupa'daki gelişmeleri takip etmek amacıyla Fransa, İtalya, Almanya ve İngiltere'de bulunan uçak fabrikalarını ziyaret etmişlerdir. Astsubay Pilot Vecihi Bey, yeni uçakların tecrübe uçuşlarında bulunmuş, Miralay Muzaffer Bey de Fransa'da bir fabrika ziyaretinden sonra düşüncelerini şu şekilde açıklamıştır:

*Vecihi, bu gördüklerimizde ben hiçbir fevkaladelik bulmuyorum, mesela bizim fabrikamız bunlardan hiç de küçük değil, bunlarla beraber göze çarpan bir yenilik de yok. Hâlbuki ben bir tayyare fabrikası düşünürken muazzam ve muntazam bir tesisi tahayyül ediyordum. Fakat görüliyor ki küçük atölyeler dahi mükemmel ve muntazam tayyareler yapmaya muktedir olabiliyorlar. Binaenaleyh biz de bunlar gibi*

<sup>220</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.64.

<sup>221</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.122-124.

<sup>222</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s. 56; Hürkuş, *Havada (1915-1925)*, s.107.

<sup>223</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayi Tarihi*, s.187.

<sup>224</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.132-133.

*muvaffak olacak mevkideyiz, çünkü bizim de fabrikamız bizimde faydalı teşebbüslerimiz var.*<sup>225</sup>

Geziden sonra uçak yapma projesini hayata geçirmek için çalışmalara başlayan Astsubay Pilot Vecihi Bey, 24 Haziran 1923 tarihinden itibaren kendisinin projesini hazırladığı Vecihi K-VI'nın imalatına başlamıştır. Kurtuluş Savaşı'ndan sonra Yunan Ordusu'ndan kalan motor ve parçalardan faydalanan Astsubay Pilot Vecihi Bey, uçağını tamamlayıp uçuş sertifikası almak için başvuru yapmıştır. Uçabilirlik sertifikası için bir komisyon oluşturulmuş, ancak komisyonun içerisinde uçağı uçuracak ve kontrol edecek teknik personel bulunmadığından işlem yapılamamıştır. Astsubay Pilot Vecihi Bey'in anılarında komisyonda görevli bir kişinin kendisine şunları söylediğini ifade etmektedir:

*Vecihi, biz sana bu lisansı veremeyiz, uçağına güveniyorsan atla, uç, bizi de kurtar.*

Bu söz üzerine Astsubay Pilot Vecihi Bey, uçağı kendisi test etmek üzere 28 Ocak 1925'te havalandırarak ilk uçuşunu gerçekleştirmiş ve uçuş esnasındaki izlenimlerini şu şekilde açıklamıştır:

*Şimdi boşlukta yurdumun berrak semasında, kendi kafamla ve kendi ellerimle yaptığım kanatlar üzerinde kayıyorum. Sürat her an biraz daha fazla 100, 120, 150, 180 kilometrelere yükselirken tayyarem tok ve hırçın tırmanışına devam ediyordu, bu çıkış bu sürat bizde mevcut tayyarelerin hiçbirinde yok. Muvazene dümenlerimi; evvela hafif sonra sert olmak üzere birçok defalar tecrübe ediyorum. Hassasiyet çok iyi, diğer kumanda vasıtaları üzerinde ayrı ayrı muhtelif tesirlerle tekrar tekrar yaptığım tecrübelerim inancıma her an büyüyen bir kuvvet katıyor. Evvela sola dönüş, sonra sağa, daha sonra devamlı dönüşlerim, tayyaremin munis (sevimli, cana yakın) mutaavatının (itaatinin) tam olduğu kanaatini doğuruyordu.*

Astsubay Pilot Vecihi Bey, 15 dakika süren uçuştan sonra yere inmiş, hava meydanına gelen arkadaşları ve meraklılar, omuzlarına almış ve tebrik etmişlerdir. Türk Silahlı Kuvvetleri mensubu olan Astsubay Pilot Vecihi Bey, izin almadan uçuğu

---

<sup>225</sup> Hürkuş, *Havada (1915-1925)*, s.159.

için uçağına el konularak 15 gün oda hapsi ile cezalandırılmış ve bu olay üzerine istifa ederek ordudan ayrılmıştır.<sup>226</sup>

Vecihi Bey, havacılıkla ilgili çalışmalarına sivil olarak devam etmek üzere Ankara'ya gitmiş ve Bolu milletvekili Cevat Abbas Bey'in başkanlığında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti'nde fen şubesini organize etmekle görevlendirilmiştir.<sup>227</sup>

Avrupa havacılığını incelemek için, Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas Bey'in önderliğinde bir heyetle birlikte Vecihi Bey de 05 Temmuz 1925'te ikinci kez Avrupa'ya giderek, Almanya'da Junkers ve Rohrbach uçak fabrikalarını, Fransa'da da Breguet, Potez, Hanriot gibi birçok fabrikayı ziyaret etmişlerdir.

TOMTAŞ'ın kuruluşu ile birlikte Vecihi Bey, gelen teklif üzerine Türk Tayyare Cemiyeti'nden ayrılarak TOMTAŞ'ta şef pilot olarak göreve başlamıştır. Almanya'da 6 ay kurs gördükten sonra yurda dönen Vecihi Bey, test sürüşlerinde Junkers A.20 ve A.35 uçaklarında bazı eksiklikler bularak bunların düzeltilmesi hususunda tekliflerde bulunmuştur.

Vecihi Bey, TOMTAŞ'ın 1928 yılında kapanması üzerine Türk Tayyare Cemiyeti'ndeki eski görev yeri olan teknik şubeye geri dönmüştür. 15 Haziran 1930'da hayalindeki uçağı yapmak üzere Türk Tayyare Cemiyeti'nden izin alarak, İstanbul'a gitmiştir.<sup>228</sup> İstanbul'da 19 Haziran 1930 tarihinde daha önceden projelerini hazırladığı iki kişilik Vecihi XIV spor ve eğitim uçağını, iki marangoz, bir hızarıcı ve bir tesviyeciyile beraber beş kişilik ekiple üç ay içinde inşa etmiştir. İlk uçuşunu Kadıköy Fikirtepe'de 16 Eylül 1930'da kalabalık insan topluluğu ve basın önünde gerçekleştirmiştir. 18 Eylül 1930'da uçağı ile Ankara'ya gelmiş, dönemin Başbakanı İsmet İnönü ve üst düzey askeri erkân tarafından uçağı incelenerek tebrik edilmiştir.<sup>229</sup>

İmal ettiği Vecihi XIV spor ve eğitim uçağına uçabilirlik sertifikası almak için İktisat Bakanlığı'na müracaat eden Vecihi Bey, 14 Ekim 1930'da, "Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığından gereken vesika verilmemiştir." cevabını almıştır. Bunun üzerine 17 Ekim 1930'da Büyük Erkânı Harbiye Reisliği'ne müracaat ederek, uçuş sertifikası almak amacıyla uçağın, Çekoslovakya'ya

<sup>226</sup> Hürkuş, *Havada (1915-1925)*, s.168-170.

<sup>227</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.132-133.

<sup>228</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.233.

<sup>229</sup> Tatar, a.g.e., s. 262; Tayhani, a.g.e., s.276-277.

gönderilmesi için izin almıştır. Uçağını Ankara'da sökerek, demiryolu ile Prag'a göndermiştir.<sup>230</sup>

Vecihi Bey, 6 Aralık 1930 tarihinde Prag'a gelerek, uçağa ait raporları Çek diline çevirtmiş, uçak, Prag'a gelince de monte edilerek uçuş testlerine başlanmıştır. Altı ayrı test yapılarak 23 Nisan 1931'de törenle uçuş sertifikası verilmiştir.<sup>231</sup> Uçağını kullanarak Türkiye'ye dönen Vecihi Bey, Türk Tayyare Cemiyeti'ndeki görevine başlamış, aynı uçak ile makinisti Hamit Bey yanında olduğu halde Türk Tayyare Cemiyeti'nin yararına tanıtım hava seyahatleri düzenlemiştir.<sup>232</sup>

27 Eylül 1932'de yeni havacı nesiller yetiştirmek için İstanbul'da Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'ni açmış, okulda kendi imalatı olan uçakları kullanmıştır. Türkiye'nin ilk kadın pilotu Bedriye Gökmen de<sup>233</sup> dâhil olmak üzere 12 pilot adayını eğitime almıştır.<sup>234</sup>

Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'nin faaliyetine başladığı yıllarda uçak imalatı çalışmalarını hızlandıran Vecihi Bey, 1933 yılında "Vecihi XV" ve "Vecihi XIV D" uçaklarını, "Vecihi SK-X" deniz botunun imalatlarını gerçekleştirmiştir. Nuri Demirağ, Vecihi Bey'in atölyesini ziyaret etmiş kendisini teşvik etmek amacıyla 5.000 TL vererek bir uçak yapmasını istemiştir. Vecihi Bey de, 1934 yılında ismine "Nuri Bey" koyduğu "Vecihi XVI" kapalı kabin uçağını imal ederek teslim etmiştir. Aynı yıl "Vecihi XVI D" uçağının yapımını da gerçekleştirmiştir.<sup>235</sup>

Vecihi Hürkuş tarafından imatları gerçekleştirilen uçaklar:<sup>236</sup>

- 1- Vecihi KVI 1924 (Avcı uçağı)
- 2- Vecihi XIV 1930 (Spor ve eğitim uçağı)
- 3- Vecihi XV 1933 (Antrenman Uçağı ve ilk Türk Eğitim ve Spor Uç.)
- 4- Vecihi XIV D 1933 (Deniz eğitim uçağı)

<sup>230</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.253.

<sup>231</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.254-260.

<sup>232</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.284.

<sup>233</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.337.

<sup>234</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.316-318.

<sup>235</sup> Fatih M. Dervişoğlu, *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, Ötüken Yay., İstanbul, 2010, s.50-51.

<sup>236</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.347.

- 5- Vecihi SKX 1933 (Deniz kurtarma botu)  
6- Vecihi XVI 1934 (Hafif yolcu uçağı)  
7- Vecihi XVI D 1934 (Hafif yolcu deniz uçağı)

Vecihi Hürkuş, Atatürk'ün isteğı ile Türk Hava Kurumu bünyesinde oluşturulan Türkkuşu'nda Mayıs 1935'ten itibaren havacı gençlerin yetiştirilmesinde görev almıştır.<sup>237</sup> Türk Hava Kurumu, Vecihi Hürkuş'u 1937'de uçak mühendisliğı eğitimi için Almanya'ya göndermiş, iki yılda eğitimini tamamlayarak mezun olmuştur. Türkiye'ye döndüğünde Tayyare Mühendisliğı Ruhsatnamesi'ni almak üzere Bayındırlık Bakanlığı'na başvurmuş, ancak yetkililer, "iki yılda mühendis olunmaz" diyerek ruhsat verilmemiştir. Vecihi Hürkuş da Danıştay Mahkemesi'ne müracaat ederek bu ruhsatı almaya muvaffak olmuştur.<sup>238</sup>

Havacılığı özendirmek ve bilgilendirmek için 1947 yılında Vecihi Hürkuş, Kanatlılar Birliğı'ni kurmuş, ayrıca "Kanatlılar" adında aylık bir dergi çıkartmıştır.<sup>239</sup>

Ömrünü havacılık faaliyetlerine adayan Vecihi Hürkuş, Ankara'da 16 Temmuz 1969 tarihinde vefat etmiştir.<sup>240</sup>

Türk uçak sanayiinde ilk kez projelendirilmiş milli uçak, Vecihi Hürkuş tarafından kendi atölyesinde üretilmiştir. Bu girişim, gerek projelendirilmiş ilk milli uçak üretimi olması, gerekse özel sektör tarafından yapılan ilk uçak üretimi olması bakımından Türk havacılığının gelişmesinde çok önemli bir yere sahiptir. Özel sektörde en çok milli uçak projesi Vecihi Hürkuş tarafından gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyetin ilk yılları sayılabilecek 1932 yılında Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'ni açması, Atatürk'ün isteğı ile Türkkuşu'nda uzun süre eğitimlik yapması, havacılık eğitimine verdiği önemini de göstermektedir. Bu üretim ve eğitim faaliyetleri, günümüze ışık tutmuş, Türkiye Cumhuriyeti'nde havacılığın, resmi ve özel sektörde gelişmesine katkı sağlamıştır.

<sup>237</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.350.

<sup>238</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.382.

<sup>239</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s. 72.

<sup>240</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.416.

### 3.2.2. Nuri Demirağ Uçak Fabrikası

Sivas Divriği'nin Mühürzade ailesinden olan Mehmet Nuri Bey, 1886 yılında Divriği'de doğmuştur. Babasının genç yaşta vefatı nedeniyle ailesinin geçimine destek olmak için genç yaşta Ziraat Bankası Kangal Şubesi'nde memur olarak işe başlamış, II. Meşrutiyetin ilanından sonra 1911 yılında İstanbul Has Köy Mal Müdürlüğü'ne tayin edilmiştir. Mehmet Nuri Bey'in işine gösterdiği özen ve çalışkanlığından dolayı, Beyoğlu Varidat Kalemi Muamelat Memurluğu'na ardından da Maliye Şubeleri Müfettişliği'ne terfi ettirilmiştir.<sup>241</sup>

İstanbul'un 16 Mart 1920'de İtilaf Devletleri tarafından işgali üzerine, Galata ve Beyoğlu'nda palikarya olarak adlandırılan Rum eşkıyalar, Osmanlı halkına fırsat buldukça sataşmaya başlamışlardır. Mehmet Nuri Bey de Kurtuluş'taki görevinden dönerken bu grupların saldırısına uğramış, *Millî haysiyet ve şerefi, üç buçuk palikaryanın ayakları altında çiğnenen bir hükûmete memurluk edemem* diyerek memuriyetten ayrılmıştır.<sup>242</sup>

Memuriyetten ayrıldıktan sonra ticaret hayatına atılan Mehmet Nuri Bey, *Türk Zaferi Sigara Kâğıdı* ismini verdiği sigara kâğıdı imaline başlamıştır. Daha sonra *Mühürdarzade Kantariye İthalat-İhracat Tütün Gümrüğü Şirketi*'ni kurarak Kurtuluş Savaşı sonuna kadar 84.000 TL servete kavuşmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra Mehmet Nuri Bey, kardeşi Abdurrahman Naci Bey ile inşaat ve demiryolu yapım işine girmiş, ilk olarak Samsun-Sivas demiryolunun 7 km'lik bölümünün ihalesini 210.000 TL taahhülle almıştır. Daha sonra Samsun-Erzurum, Sivas-Erzurum, Afyon-Dinar, Fevzipaşa-Diyarbakır ve Irmak-Filyos hattı demir yolları ile Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın bir kısmını, Bursa'da Merinos Fabrikası'nın inşaatını, İstanbul Hal Binası'nı, İzmit Selüloz Fabrikası'nı ve Eceabat-Havza Şosesi'ni tamamlamıştır.<sup>243</sup>

Türkiye'nin önemli iş adamları arasına giren Mehmet Nuri Bey'in Türkiye'de yaptığı demiryolu uzunluğu 1.012,5 km'yi bulmuş ve demiryolu müteahhidi olarak

<sup>241</sup> Ziya Şakir, *Nuri Demirağ Kimdir?*, Kenan Matbaası, 1947, İstanbul, s.9-24; Dervişoğlu, a.g.e., s.65-67.

<sup>242</sup> Şakir, a.g.e., s.38.

<sup>243</sup> Adıgüzel, *Havacılıkta İz bırakanlar*, s. 126.

tanınmıştır. Bu durum Atatürk'ün dikkatini çekmiş, soyadı kanunu çıktığında Mehmet Nuri Bey'e "Demirağ" soyadını bizzat Atatürk vermiştir.<sup>244</sup>

25 Mayıs 1935 tarihinde Türk Hava Kurumu 6. Kurultayı'nda Türk havacılığını güçlendirmek için "Hava Tehlikesini Bilenler" adı altında bir çalışma yapılmıştır.<sup>245</sup> Kampanyalar düzenlenerek Türk Hava Kurumu'na mali destek sağlanmaya çalışılmıştır. Mehmet Nuri Demirağ'a kampanya için *siz ne vereceksiniz?* şeklinde sorulan soruya; *Siz ne diyorsunuz, benden ulus için bir şey istiyorsunuz en mükemmelini istemelisiniz. Mademki bir ulus tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama aracını başkalarının bağışlarından bekleyememeliyiz. Ben bu tayyarelerin fabrikasını yapmaya adayım* diyerek uçak fabrikası kurma hedefinin olduğunu belirtmiştir.<sup>246</sup> Kardeşi Abdurrahman Naci Demirağ da Başbakan İsmet İnönü'ye bir telgraf çekerek, Hava Kuvvetleri için 3 uçak alacak şekilde 100–120 bin lira yardımda bulunmak istediğini bildirmiş ve Başbakan İnönü de kendisine teşekkür etmiştir.<sup>247</sup>

Düzenlenen kampanya, Mehmet Nuri Demirağ'da uçak üretme isteği uyandırmıştır. Mehmet Nuri Demirağ, *göklerine hâkim olmayan milletlerin yerlerde sürüneceğine daha doğrusu yerin dibinde çürüyeceğine*<sup>248</sup> inanarak yeni projesinin gayesini, *gayem, yurdumuzu, tayyare hususunda ecnebi memleketlerine muhtaç ve müftekir olmaktan kurtarmaktır*<sup>249</sup> şeklinde açıklamıştır.

Mehmet Nuri Demirağ, uçak üretimi için ilk iş olarak Eskişehir Tayyare Fabrikası'ndan ayrılan uçak mühendisi Selahattin Reşit Alan'ı kendisine ortak etmiş,<sup>250</sup> 1935 yılında Türk Hava Kurumu tarafından açılan planör ve uçak alımı ihalesine girerek havacılık sanayiine ilk adımını atmıştır.

Mehmet Nuri Demirağ, Beşiktaş iskelesinin yanını fabrikanın inşa yeri olarak belirlemiş ve 17 Eylül 1936'da Demirağ Tayyare Etüt Atölyesi'nin temelini atmıştır.<sup>251</sup> Yeşilköy Elmas Paşa Çiftliği'ni de satın alarak 1000 m x 1300 m

<sup>244</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.204.

<sup>245</sup> "Türk Hava Kurumu Kurultayında" *Ulus*, 26.05.1935, s. 1, 6.

<sup>246</sup> Tatar, a.g.e., s. 285.

<sup>247</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.206.

<sup>248</sup> M. Necmettin Deliorman, *Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri*, Nu. D. Matbaası, İstanbul, 1957, s. 34.

<sup>249</sup> Abidin Daver, "İlk Hususi Türk Tayyare Fabrikasında Bir Saat", *Cumhuriyet*, 03.08.1938, s.5.

<sup>250</sup> Osman Yalçın "Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886–1957)", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S. 44, Güz - 2009 s. 752.

<sup>251</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s.126.

ebatlarında uçuş meydanı yaptırmıştır. Havacılıkla ilgili yurt dışındaki gelişmeleri takip etmek, imal edilecek uçaklarla ilgili ön bilgi elde etmek amacıyla Avrupa gezisi düzenleyerek 44 değişik fabrikada incelemelerde bulunmuştur.<sup>252</sup>

Yurtdışı gezilerinde irtibat sağladığı Almanya'lı beş uçak mühendisini fabrikada görevlendirmiş, dünya uçak sanayisinde önde gelen kişilerden olan Prof. Gassner ile anlaşma yapmış ve yaptığı gezinin ardından şu ifadelerde bulunmuştur:

*Avrupa'dan, Amerika'dan lisanslar alıp tayyare yapmak bir kopyacılıktan ibarettir. Çünkü demode tipler için lisans verilmektedir. Yeni icat edilenler ise, bir sır halinde, büyük bir kıskançlıkla muhafaza edilmektedir. Binaenaleyh kopyacılığa devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir. Şu halde, Avrupa ve Amerika'nın son sistem tayyarelerine mukabil, yeni bir Türk tipi vücuda getirilmelidir.*

Mehmet Nuri Demirağ'a göre *zafer artık süngünün ucunda değil tayyarenin kanadındadır.*<sup>253</sup> ve *...tayyarecilik Türk milletinin bir ölüm kalım davasıdır.*<sup>254</sup> Aslında kendi anlatımına göre asıl ideali, doğduğu yer olan Sivas Divriği'nde bir uçak fabrikası kurmaktır.<sup>255</sup>

Fabrika için on yıllık bir program yapılmıştır. Program içeriğinde, uçak pistinden uçuş okuluna kadar her türlü altyapı tesisinin tamamlanması bulunmaktadır.<sup>256</sup>

Beşiktaş Hayrettin İskelesi yanında, denize paralel ve denize sıfır konumda bulunan Nuri Demirağ Tayyare Etüt Atölyesi, tamir, montaj, dökümhane, motor - pervane imalathanesi, malzeme muayene ve teknik laboratuvar bölümleri genişletilerek uçak fabrikasına dönüştürülmüştür.

Türk Hava Kurumu yönetimi, Nuri Demirağ'ın çalışmalarını takip ederek ihtiyacı olan 10 adet eğitim uçağı ve 65 adet planör yapması için 22 Ocak 1937' de

---

<sup>252</sup> Daver, a.g.m., s.5.

<sup>253</sup> Deliorman, a.g.e., s. 25.

<sup>254</sup> Deliorman, a.g.e., s. 28.

<sup>255</sup> Daver, a.g.m., s.5.

<sup>256</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.206.

sözleşme imzaladı. Sözleşmeye göre tayyare teslim süresi sekiz ay, muayene yeri Yeşilköy, uçağın birim fiyatı 11.500 TL olarak belirlenmiştir.<sup>257</sup>

10 Şubat 1937 tarihinde açılışı gerçekleştirilen<sup>258</sup> fabrika, Türkiye tarihinin özel sektöre ait ilk uçak fabrikası unvanını almıştır.<sup>259</sup> 1938 yılının Ağustos ayında fabrikada 5'i Alman olmak üzere 12 uçak mühendisi, fen ve sanat mektebi mezunu 20 ressam, 250 civarında da işçi çalışmaktaydı.<sup>260</sup>

Fabrikanın 1938 yılındaki faaliyetlerini Mehmet Nuri Demirağ bizzat kendisi anlatırken şunları söylemiştir:

*Türk Hava Kurumu ve Türkkuşu için 70 planörle 10 mektep tayyaresi yapıyorum. Bu tayyareler ikişer kişiliktir. Bunların planlarını verdiler, yapıyoruz. Asıl üzerinde çalıştığımız kendi tayyarelerimiz vardır. Tiplerini kendi belirttiğimiz bu tayyarelerden bir tanesi dört yolcu, bir pilot, bir telsizci taşıyacak olan tamamıyla madeni yolcu tayyaresidir. Nu. 38 dediğimiz bu tayyarenin, atölye ustabaşısı Refahiye'li İsmail, küçük bir modelini yaptı. Onuncu Yerli Mallar sergisinde teşhir ediliyor. Sergide teşhir edilen A.L.2 tayyaresi de kendi prototipimizdir ve iki kişilik mektep tayyaresidir.*<sup>261</sup>

Fabrika ortağı Uçak Mühendisi Selahattin Reşit Alan, Nu.D-36 ismini verdikleri ilk eğitim uçağının özgün tasarımını yaptıktan sonra bu modelin üretimine başlanmıştır.<sup>262</sup> Türk Hava Kurumu'nun siparişlerinden olan 65 tane planör imatları gerçekleştirilerek kuruma teslim edilmiştir. Türk Hava Kurumu'nun diğer siparişi olarak üretilen Nu.D -36 model uçağının test uçuşunda, mühendis ve amatör pilot olan Selahattin Reşit Alan, Eskişehir - İnönü Meydanı'na inişi sırasında bir çukura girerek kaza yapmış ve hayatını kaybetmiştir. Kaza sonucunda hazırlanan raporda, pilotaj hatası olduğu belirtilmesine rağmen, Türk Hava Kurumu tarafından uçağın teknik olarak yetersiz bulunduğu belirtilmiştir. Türk Hava Kurumu, uçakları almaktan vaz geçmiş,<sup>263</sup> sözleşmenin fesh edildiğini bildirerek teminat karşılığı olan 37.950 TL'nin

<sup>257</sup> Dervişoğlu, a.g.e., s.199-200.

<sup>258</sup> Hüseyin Caner Akkurt, *Bitmeyen Şarkımız Nuri Demirağ, Hayatı ve Mücadelesi*, DH Yayınları, Ankara, 2018, s.111.

<sup>259</sup> Yalçın, "Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)", s. 750.

<sup>260</sup> Daver, a.g.m., s.5.

<sup>261</sup> Daver, a.g.m., s.5.

<sup>262</sup> Tatar, a.g.e., s.287.

<sup>263</sup> Tatar, a.g.e., s.287.

kuruma irat kaydedildiğini belirtmiştir. Bunun üzerine Mehmet Nuri Demirağ, çözüm yolu için çeşitli girişimlerde bulunmasına rağmen bir sonuç alamayınca 29 Kasım 1939 tarihinde Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye bir mektup yazarak durumu anlatmıştır.<sup>264</sup> Ancak bir sonuca ulaşamamıştır.

Nuri Demirağ'a ait uçak fabrikasında imal edilerek Türk Hava Kurumu tarafından alınmayan uçaklardan biri, 1941 yılının Ağustos ayında Mehmet Nuri Demirağ'ın doğum yeri Sivas/Divriği'ye uçmuş ve dönmüştür. Ayrıca 12 uçaktan oluşan bir filo, Eylül ayında Bursa, Kütahya, Eskişehir, Ankara, Konya, Adana, Elazığ ve Malatya rotasını takip ederek bir gösteri uçuşu yapmıştır.<sup>265</sup>

Bu uçakların bir kısmını İran, Irak ve İspanya'nın satın almak istemesine rağmen zamanın hükümeti uçakların yurtdışı satışını da onaylamamıştır.<sup>266</sup> Türk Hava Kurumu tarafından sözleşmesi fesih edilerek alınmayan ve satışı da engellenen uçaklar, uzun süre Yeşilköy'de hangarlarda bekletilmiş, Yeşilköy tesislerinin istimlak edilmesiyle de bu uçaklar hurda fiyatına satılmıştır.<sup>267</sup>

1944 yılında çift motorlu, alüminyum gövdeli, 325 km hıza sahip, 6 kişilik Nu.D.38 uçağını da kendi fabrikasında yaptıran Mehmet Nuri Demirağ, 10 Ocak 1944 tarihinde Yeşilköy'de bir deneme uçuşu yaptırmıştır.<sup>268</sup> Üretilen uçak, kısa mesafeli hava yolu taşımacılığında kullanılsa da pazarlaması yapılamadığından seri üretime geçilememiştir.

Bazı yazarlar, Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nın yaşadığı sıkıntılar ve havacılığın gelişimi ile ilgili görüşlerini medya vasıtasıyla açıklamışlardır. Tarihçi ve yazar Fatih Dervişoğlu, havacılık sanayisindeki gerilemenin ve Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nın ortadan kalkmasının sebeplerinden birinin, devletin yatırıma bakış açısının değişmesi olduğu düşüncesiyle şöyle ifade etmektedir:

*Başlangıçta iki kurumun desteği ve Atatürk'ün gözlemi altında dengeleri muhafaza edebilirken, Atatürk'ün ölümünün ardından Fevzi Çakmak'ın da görevden*

<sup>264</sup> BCA,030.10.59.399.23-29.11.1939; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.442.

<sup>265</sup> Yalçın, "Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886–1957)", s.754.

<sup>266</sup> Tatar, a.g.e., s.299.

<sup>267</sup> Dervişoğlu, a.g.e., s. 141.

<sup>268</sup> "Türkiye'de İmal Edilen İlk Yolcu Tayyaresi", *Cumhuriyet*, 11.01.1944, s. 3.

*ayrılması gibi sebepler, yatırıma devletin bakış açısının değişmesine neden olmuştur.*<sup>269</sup>

İsmail Yavuz'a göre ise havacılık sanayiindeki gerilemenin ve Nuri Demirağ uçak fabrikasının ortadan kalkmasının sebebi, Türkiye'nin, sanayi alanından bilinçli ve kasıtlı olarak uzaklaştırılmasıdır. Yavuz bu görüşünü şöyle ifade etmiştir:

*Ne yazık ki yabancı uzmanların raporlarında 'siz tarım ülkesisiniz' denilerek uçak motor fabrikamız traktör fabrikasına çevrilmiştir... Üretmek yerine hammadde ihraç edilmesi tavsiyelerle yönlendirilmiştir. Ağır sanayii yerine hafif sanayii, ihracat yerine ithalat önerilmiştir... Nuri Demirağ Uçak Fabrikası tam anlamıyla yaşatılmış olsaydı, hiç kuşkusuz bugün Türkiye'nin Boeing, Lockheed-Martin veya Airbus gibi dünya havacılığına hükmeden bir şirketi olurdu...*<sup>270</sup>

Nuri Demirağ Uçak Fabrikası, Türkiye'de 1925 – 1952 yılları arasında özel sektör tarafından kurulan en kapsamlı uçak fabrikası olması bakımından değerlidir. Fabrika, yurt dışındaki birçok uçak fabrikası incelenerek kurulduğundan döneminin en modern uçak fabrikalarından biridir. Ayrıca fabrikada yabancı lisansla hiç üretim yapılmamış, sadece milli projeler ile uçak üretimi gerçekleştirilmiştir. Bu durum fabrikaya ayrı bir değer katmaktadır. Fabrika sadece üretim alanında değil, Gök Okulu gibi eğitim ve benzeri yan tesisleri ile de Türk havacılığına hizmet vermiştir.

---

<sup>269</sup> Dervişoğlu, a.g.e., s. 184.

<sup>270</sup> Yavuz, a.g.e., s. 212.

## IV. BÖLÜM

### KURULAN FABRİKALARIN TÜRK HAVACILIĞININ GELİŞİMİNE ETKİSİ

20. yüzyılın başında yaşanan, özellikle büyük ölçekli savaşlarda, hava gücü üstünlüğünün öneminin ortaya çıkması, bütün dünya devletleri gibi yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'ni de askeri havacılık alanında çalışmalar yapmaya yönlendirmiştir. Yapılan bütün çalışmalar, Türk havacılık sanayiinin de gelişmesine katkıda bulunmuştur. Özellikle uçak üretiminin yapılması, havacılık teknolojisi ve havacılık eğitimi gibi havacılığın alt dallarının da gelişmesini sağlamıştır. Bu bölümde uçak üretimi hususunda sağlanan kazanımların Türk havacılığının gelişmesine etkileri incelenecektir.

#### 4.1. Kamu ve Özel Sektör Tarafından Üretilen Uçaklar Ve Havacılık Sanayisinin Gelişmesi

Osmanlı Devleti'nde havacılığın başladığı 1911 yılından itibaren Yeşilköy'de Tayyare Merkezi'nin kurulması ile birlikte makinist ve pilot eğitimleri başlamıştır. Oluşturulan uçak hangarlarının yanında, uçak bakım ve tamir atölyesi kurularak mevcut uçakların tamirleri yapılmıştır. İlerleyen dönemlerde uçak üretimi ile ilgili teklifler gelse de Balkan Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı nedeniyle üretim gerçekleştirilememiştir. Türkiye Cumhuriyeti döneminde ise havacılık sanayiindeki bireysel üretim girişimleri, Vecihi Bey ile 1925 yılında başlamıştır.

Vecihi Hürkuş'un üretimini yaptığı ilk uçak projesi, Vecihi K-VI'dır. İzmir Halkapınar Tayyare Atölyesi'nde görev yapmakta iken Hava Müfettişliği'nin izni ile imal edilmiştir. Vecihi Bey, Kurtuluş Savaşı sonunda Yunan ordusunun bıraktığı uçak motorunu kullanmış, uçağın gövdesi, kanatları, kontrol mekanizmalarını ve diğer

parçalarını kendi imkânları ile üretmiştir. Uçağın ilk test uçuşunu 28 Ocak 1925 tarihinde gerçekleştirmiş ve başarılı bir şekilde yere indirmiştir.<sup>271</sup>

Vecihi K-VI teknik özellikleri:<sup>272</sup>

Uçak tipi	: Avcı
Motor sayısı	: Tek
Motor markası	: Benz (6 Silindirli su soğutmalı)
Motor gücü	: 200 hp
En yüksek sürat	:207 Km/saat
Seyir sürati	:188 Km/saat
Askı sürati	:83 Km/saat
Uçak uzunluğu	:7,610 m
Uçak yüksekliği	:3,00 m
Tam genişlik	:11,700 m
Kanat sathı	:31,800 m <sup>2</sup>
Boş ağırlığı	:830,00 Kg
Mürettebat ağırlığı	:160,00 Kg
Savaş ağırlığı	:80,00 Kg
Akaryakıt ağırlığı	:200,00 Kg
Tam uçuş ağırlığı	:1270,00 Kg
Pervane çapı	:2850 mm
Pervane hatvesi (bir devir uzunluğu)	:2740 mm
Motor kuvvetine düşen ağırlık	:5,8 Kg/hp
Taşımaya Düşen ağırlık	:40 Kg/m

<sup>271</sup> Yavuz, a.g.e., s.15-17.

<sup>272</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.136.

Vecihi Hürkuş, İzmir’de imal ettiği uçağının test uçuşunu, yine kendisi gerçekleştirmiştir. Vecihi K-VI, Türkiye’de projelendirilerek imal edilen, uçuş sertifikası çeşitli sebeplerden dolayı alınmasa da, uçuş gerçekleştiren ilk uçak olma özelliğini taşımaktadır.

#### 4.1.1.Kamu Sektörü Tarafından Üretilen Uçaklar

Kurumsal anlamda ilk üretim girişimi ise 1926 yılında TOMTAŞ’la gerçekleşmiştir. Türkiye Cumhuriyeti, TOMTAŞ’ın kuruluşuna kadar dış ülkelerden uçak temin eden ve elindeki mevcut uçakların sadece bakım onarım işlerini gerçekleştirebilen bir ülke konumundaydı. TOMTAŞ’ın kurulması ile birlikte havacılık sanayiinde ve üretim alanında gelişmeler başlamış, Kayseri Tayyare Fabrikası, Eskişehir Tayyare Fabrikası ve Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası ile devam etmiştir.

##### 4.1.1.1. TOMTAŞ Uçak Fabrikası’nın Ürettiği Uçaklar

TOMTAŞ’a ait Kayseri’deki fabrikada, 1926 - 1927 yılları arasında 30 adet Junkers A-20 tipi ve 3 adet Junkers F-13 tipi uçak montajı gerçekleştirilmiştir.<sup>273</sup> Yapılan montaj üretimler bu alandaki ilk üretimler olması bakımından önemlidir.

**Junkers A 20 modeli uçaklar:** Konsollu alçak kanatlı, kanatları dâhil tamamen metal olarak imal edilmiştir. Sert mahmuzlu tekerlek şasisi, şamandıra veya yer kızağı ile değiştirilebilir bir uçaktır. Bu özelliği ile fonksiyonel bir uçak modelidir.<sup>274</sup>

Junkers A 20’nin Teknik özellikleri:<sup>275</sup>

Uçak tipi : Avcı

Motor sayısı :Tek

<sup>273</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.132-133.

<sup>274</sup> Junkers A 20 (de-academic.com), 19.05.2022.

<sup>275</sup> Junkers A 20 (de-academic.com), 20.05.2022; Seza Oğuz Çak, *Türk Havacılığı ve Kayseri Uçak Fabrikası*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Van, 2017.

Motor markası	:Daimler D III a 118 Kw (6 Silindirli su soğutmalı)
Motor gücü	:160 hp
En yüksek sürat	:170 Km/saat
Seyahat sürati	:150 Km/saat
Tam uzunluk	:8,3 m
Tam yükseklik	:2,95 m
Açıklık	:15,34 m
Kanat sathı	:28,20 m <sup>2</sup>
Boş ağırlığı	:940,00 Kg
Mürettebat	:1 Kişi
Yolcu	:1 Kişi
Tam uçuş ağırlığı	:1500,00 Kg
Tırmanma performansı	:3,7 m/s

**Junkers F-13 modeli uçaklar:** Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Almanya'da geliştirilen metal nakliye uçağıdır. Uçak dört yolcu kapasiteli, konsol tipli tek kanatlı ve tek motorludur. Motor, uçağın ön kısmına yerleştirilmiştir. Hemen arkasında mürettebat için ayrılmış yan camsız pilot kabini bulunur. Kapıları ve pencereleri gövde yanlarında bulunup, bu bölüm dört yolcu kapasitelidir. İniş takımlarına şamandıra veya kızak monte edilebildiğinden çeşitli coğrafi şartlarda iniş ve kalkış avantajı sağlamaktadır.<sup>276</sup>

Junkers F-13'ün Teknik özellikleri:<sup>277</sup>

Uçak tipi	:Yolcu
Motor sayısı	:Tek

<sup>276</sup> Tatar, a.g.e., s. 238.

<sup>277</sup> Rifat Bayrak, *Kayseri Tayyare Fabrikası Havacılık Tarihi*, Kayseri Melikgazi Belediyesi Kültür Yayınları, Kayseri, 2021, s.74.

Motor markası	:Junkers L2
Motor gücü	:230 hp
En yüksek sürat	:176 Km/saat
Tavan	:3900 m (Türk yapımı F-13 P8W Wasp motorlu4500 m
Tam uzunluk	:9,6 m
Tam yükseklik	:4,1 m
Kanat açıklığı	:17,8 m
Boş ağırlığı	:960 Kg
Mürettebat	:2 Kişi
Yolcu kapasitesi	:4 Kişi
Silah	:yok

#### 4.1.1.2. Kayseri Tayyare Fabrikası'nın Ürettiği Uçaklar

1929 yılında TOMTAŞ'ın tamamen tasfiye edilmesinden sonra, 21 Ekim1931 tarihinde Kayseri'deki uçak fabrikası, Hava Müsteşarlığı'na bağlanarak Kayseri Tayyare Fabrikası adı altında yeniden faaliyete başlamıştır.<sup>278</sup> Fabrika yöneticileri, ilk olarak ABD'nin The Curtiss Aeroplane and Motor Company Inc. firması ile lisans anlaşması yapmış, "Curtiss Hawk II" ve "Fledgling 2-C1" modeli uçakların üretimine başlamıştır.

1933-1934 yıllarında bu firma lisansıya 33 adet "Curtiss Hawk II" ve 8 adet "Fledgling 2-C1" modeli uçaklar üretilmiştir.<sup>279</sup> Uçakların imalat ve montaj aşamasında, Türk teknik ve idari personelinin yanında Amerikalı personel de istihdam edilmiştir.<sup>280</sup>

**Curtiss Hawk II modeli uçaklar:** Avcı olarak üretilen uçaklar, çift kanatlı, tek motorlu, ön gövdesi çelik kaplamalı, kanatları, kanatçıkları, arka gövde ve kuyruk

<sup>278</sup> Tatar, a.g.e., s. 237.

<sup>279</sup> BCA, 30.18.1.2 / 24.72.17-11895- 3.11.1931; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.129-130.

<sup>280</sup> BCA, 30.18.1.2 /40.80.17-15279-12.11.1933.

kısmı ise bez kaplamalıdır. Uçağın gövdesi metal borudan üretilmiş olup, ahşaptan üretilen kanatlarda N şeklinde kanat dikmeleri bulunur. Uçağın iniş takımları sabit olup amortisörlüdür. Kuyruk tekerleği ise hareketlidir. Uçağa iki veya üç palli pervane takılabilmektedir. Türk Hava Kuvvetleri'nde İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar kullanılan uçaklar, daha sonra avcı uçak eğitimlerinde kullanılmıştır. 16 Nisan 1945 tarihinde, Türk Hava Kuvvetleri kayıtlarına göre 10 adet Curtiss Hawk II tipi uçağın görev yaptığı tespit edilmiştir.<sup>281</sup>

Curtiss Hawk II'nin Teknik Özellikleri:<sup>282</sup>

Uçak tipi	:Avcı
Motor sayısı	:Tek
Motor markası	:Wright SR-1820F-2
Motor gücü	:600 hp
En yüksek sürat	:325 Km/saat
Menzili	:840 Km/saat
Tam uzunluk	:6,88 m
Tam yükseklik	:2,96 m
Kanat açıklığı	:9,60 m
Kanat sathı	:24,34 m <sup>2</sup>
Uçuş tavanı	:7650 m
Boş ağırlığı	:1378,00 Kg
Tam ağırlığı	:1874,00 Kg
Mürettebat	:1 kişi
Kanat profili	:Clark Y
Silahları	:2x7,62mmColt-Browning MG,1x227 kg bomba

<sup>281</sup> Deniz, a.g.e., s.13.

<sup>282</sup> Deniz, a.g.e., s.13.

Pervane :2 veya 3 palli metal

**Fledgling 2-C1 modeli uçaklar:** Curtiss Wright firması ile yapılan anlaşmaya göre imal edilen diğer uçaktır. Uçak, çift kişilik, çift kanatlı, tek motorludur. Bu uçağın gövdesi çelik borudan, kuyruğu alüminyum malzemedir, kanatları ise ahşap malzeme üzerine bez kaplama olarak imal edilmiştir. İniş takımları sabit olup, kuyruk kazığı bulunmaktadır. İki palli metal pervane kullanılmaktadır. Uçaklar Türk Hava Kuvvetleri'nde İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar kullanılmıştır.<sup>283</sup>

Fledgling 2-C1'nin Teknik Özellikleri:<sup>284</sup>

Uçak tipi	:Eğitim
Motor sayısı	:Tek
Motor markası	:Wright J-5(R-760-8)
Motor gücü	:220 hp
En yüksek sürat	:175 Km/saat
Menzili	:589 Km/saat
Tam uzunluk	:8,33 m
Tam yükseklik	:3,14 m
Kanat açıklığı	:11,93 m
Kanat sathı	:33,91 m <sup>2</sup>
Uçuş tavanı	:4600 m
Boş ağırlığı	:968,00 Kg
Tam ağırlığı	:1285,00 Kg
Mürettebat	:2 kişi
Kanat profili	:Curtiss C-72
Silahları	:Yok

---

<sup>283</sup> Deniz, a.g.e., s.14.

<sup>284</sup> Deniz, a.g.e., s.14.

Pervane

:2 palli metal

**Gotha 145 modeli uçaklar:** Almanya'nın Gothaer Waggon Fabrik A.G. firması ile 1936 yılında bir lisans anlaşması yapılarak, 1937 yılından itibaren imal edilen eğitim uçaklarıdır.<sup>285</sup> Uçaklar, çift kanatlı çift kişilik, çift kumandalı ve tek motorludur. Gövdesi çelik borudan üretilen uçağın kanatları ahşaptır. Çift ahşap sparlı olan kanatlarda N şeklinde kanat dikmeleri bulunmaktadır. Kuyruk, kanatçıklar, gövde, yön ve irtifa dümenleri bez kaplamalı olan uçağın, kanatları ise kontraplak üzerine bez kaplamadır. Uçağın pervanesi iki palli ve ahşaptır. İniş takımları sabit olup, amortisörlü lastik takozlu kuyruk kazığı mevcuttur. Gotha 145 tipi uçaklar, Türk Hava Kuvvetleri'nde 1947 yılına kadar kullanılmıştır.<sup>286</sup>

Gotha 145'in Teknik Özellikleri:<sup>287</sup>

Uçak tipi	:Eğitim
Motor sayısı	:Tek
Motor markası	:Argus As 10C
Motor gücü	:240 hp
En yüksek sürat	:212 Km/saat
Menzili	:630 Km/saat
Tam uzunluk	:8,70 m
Tam yükseklik	:2,90 m
Kanat açıklığı	:9,00 m
Kanat sathı	:21,75 m <sup>2</sup>
Uçuş tavanı	:3700 m
Boş ağırlığı	:880,00 Kg
Tam ağırlığı	:1380,00 Kg
Mürettebat	:2 kişi

<sup>285</sup> BCA, 30.10 / 59.399.8-6141/20.4.1938.

<sup>286</sup> Deniz, a.g.e., s.15.

<sup>287</sup> Deniz, a.g.e., s.15.

Silahları	:Yok
Pervane	:2 palli ahşap

**P.Z.L. P-24 modeli uçaklar:** Polonya'nın Panstwowe Zakłady Lotnicze firması ile 1936 yılında lisans anlaşması yapılarak, Türk Hava Kuvvetlerinin avcı uçağı ihtiyacını karşılamak üzere imal edilen uçaklardır. 1937 yılından itibaren 6 adet P.Z.L. P-24 A, 19 adet P.Z.L. P-24 C ve 2 adet P.Z.L. P-24 G tiplerinde olmak üzere toplam 27 tane P.Z.L tipi uçak imal edilmiştir.<sup>288</sup> İmal edilen ilk uçak, 29 Mayıs 1937 tarihinde uçurulmuştur. PZL P-24 modeli uçaklar, tek motorlu, tek kişilik, üstten tek kanatlı, gövde ve kanatları tamamen metal olan, kanatları martı tipinde ve destekli olarak dizayn edilmiştir. Uçağın iniş takımları, sabit olup amortisörlüdür. Uçakta kuyruk kazığı mevcuttur. Pervanesi, metal olup üç pallidir. Uçaklar, Türk Hava Kuvvetleri'nde 1945 yılına kadar hizmette kalmıştır.<sup>289</sup>

PZL P-24C'nin Teknik Özellikleri:<sup>290</sup>

Uçak tipi	:Avcı
Motor sayısı	:Tek
Motor markası	:Gnome-Rhone 14Kfs
Motor gücü	:930 hp
En yüksek sürat	:410 Km/saat
Menzili	:700 Km
Tam uzunluk	:7,50 m
Tam yükseklik	:2,69 m
Kanat açıklığı	:10,71 m
Kanat sathı	:17,90 m <sup>2</sup>
Uçuş tavanı	:9000 m

<sup>288</sup> BCA, 30.10 / 59.399.8-6141/20.4.1938; Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.130-131; Deniz, a.g.e., s.16.

<sup>289</sup> Deniz, a.g.e., s.16-18.

<sup>290</sup> Deniz, a.g.e., s.18.

Boş ağırlığı	:1327,00 Kg
Tam ağırlığı	:2016,00 Kg
Mürettebat	:1 kişi
Silahları	:4 x 7,92 mm Colt-Browning MG-40
Pervane	:3 palli metal
Kanat Profili	:Bartel 37/IIa

**Miles Magister modeli uçaklar:** İngiltere'nin Philips And Powis Aircraft Ltd. firması ile 1940 yılında Türkiye'nin eğitim uçağı ihtiyacını karşılamak üzere lisans anlaşması imzalanmış ve 1942 yılına kadar 24 tane Miles Magister tipi eğitim uçakları üretilmiştir. Bu uçaklar, tek motorlu, alttan tek kanatlı, iki kişilik ve çift kumandalıdır. Uçağın kanatları, kuyruğu ve gövdesi ahşap olup, kontrplak kaplamalı, yön ve irtifa dümenleri ise bez kaplamalıdır. Uçağın her iki kanadının içinde 47 litrelik yakıt tankı bulunmaktadır. Uçağın iniş takımları sabit olup, fren sistemi bulunmaktadır. Kuyruk tekerleğı ise hareketlidir. Pervanesi ahşap iki pallidir. Uçaklar üzerinde tadilat yapılarak, gece uçuşlarında, ilaç naklinde ve zirai mücadelede kullanılabilir. Türkiye'de bu özellikler gerçekleştirilerek kullanılmıştır.<sup>291</sup>

Miles Magister 14A'nın Teknik Özellikleri:<sup>292</sup>

Uçak tipi	:Eğitim
Motor sayısı	:Tek
Motor markası	:D.H. Gipsy Mayor I
Motor gücü	:130 hp
En yüksek sürat	:212 Km/saat
Menzili	:612 Km
Tam uzunluk	:7,51 m
Tam yükseklik	:2,03 m

---

<sup>291</sup> Deniz, a.g.e., s.38.

<sup>292</sup> Deniz, a.g.e., s.33-34; Yavuz, a.g.e., s.99-100.

Kanat açıklığı	:10,31 m
Kanat sathı	:16,35 m <sup>2</sup>
Uçuş tavanı	:5485 m
Boş ağırlığı	:583,00 Kg
Tam ağırlığı	:862,00 Kg
Mürettebat	:2 kişi
Silahları	:yok
Pervane	:2 palli

TOMTAŞ döneminde, fabrikada ilk defa üretilen avcı ve bombardıman özelliğine sahip Junkers A-20'ler çift kanatlı, 185 hp gücünde ve saatteki hızları 170 km dir. Kayseri Tayyare Fabrikası'nda ise en son üretilen avcı özelliğe sahip P.Z.L. P-24 A'lar ise tek kanatlı 930 hp gücünde ve saatteki hızları 410 km'ye ulaşmıştır. Yani uçakların kanat sayıları düşmüş, güçleri ve hızları artarak gelişme göstermiştir. Yine Kayseri Tayyare Fabrikası'nda ilk üretilen eğitim uçağı özelliğine sahip Fledgling 2-C1'ler, çift kanatlı, 220 hp gücünde ve saatteki hızı 175 km iken son üretilen Miles Magistter 14A'lar tek kanatlı, iki kişilik, 130 hp gücünde ve saatteki hızları 212 km'dir. Burada da görüldüğü gibi uçakların kanat sayısı düşmüş, motor gücü düştüğü halde hızları artarak gelişme göstermiştir. Fabrikada, 1926'dan itibaren üretilen ilk Türk uçakları, kapasite, kullanım ve performans bakımından daha basit modellerde iken, 1942'ye gelindiğinde en son üretilen uçaklar, daha modern, teknolojik bakımdan daha fonksiyonel, motor kapasitesi açısından daha güçlü, döneminin uçakları ile hemen hemen yarışabilecek durumda olan uçaklar haline gelmiştir.

#### **4.1.1.3. Eskişehir Tayyare Fabrikası'nın Ürettiği Uçak**

TOMTAŞ'ın kuruluşu ile birlikte Eskişehir'de de uçakların tamirat, bakım ve montaj işlemlerinin yapılması için 06 Ekim 1926 tarihinde kurulan Eskişehir Tayyare

Fabrikası,<sup>293</sup> 1928'de TOMTAŞ'ın kapatılması neticesinde Milli Müdafaa Vekâleti bünyesindeki Türk Hava Müfettişliği'ne devredilmiştir.<sup>294</sup>

Eskişehir Tayyare Fabrikası mühendislerinden olan Selahaddin Reşit Alan, fabrikada Milli Müdafaa Vekâleti-1 (MMV-1) adında iki kişilik keşif/eğitim uçağı tasarlamıştır. Uçağın motor ve pervanesi Amerika'dan getirilmiş, diğer parçaları ise Eskişehir ve Kayseri'deki fabrikalarda imal edilmiştir. 1931 yılında imalatına başlanan uçak, Ekim 1932'de tamamlanmıştır. Bu uçak, Vecihi Hürkuş'un tasarladığı ilk iki uçak<sup>295</sup> projesinden sonra, üçüncü milli uçak projesidir.

**MMV-1 modeli uçak:** Çift kanatlı, iki kişilik ve tek motorludur. Motor sehpası, gövde aksamı çelik boru ile güçlendirilmiş, gövde, kuyruk ve kanatları ahşap üzerine bez kaplanmıştır.<sup>296</sup>

MMV-1'in Teknik Özellikleri:<sup>297</sup>

Uçak tipi	: Eğitim ve Keşif
Motor sayısı	: Tek
Motor markası	: Pratt&Whitney
Motor gücü	: 300 hp
En yüksek sürat	:200 Km/saat
Tam uzunluk	:7,4 m
Kanat uzunluğu	:15 m
Kanat genişliği	:1,5 m
Kanat alanı	:30,00 m <sup>2</sup>
Mürettebat	:1 Kişi
Yolcu	:1 Kişi
Havada kalış süresi	:2,5 saat

<sup>293</sup> Evsile, *a.g.t.*, s. 175-176.

<sup>294</sup> Tatar, *a.g.e.*, s. 243.

<sup>295</sup> Vecihi Hürkuş'un daha önce tasarladığı Vecihi-VI (1926) ve Vecihi- XIV (1930) uçaklarıdır.

<sup>296</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s. 208; Tatar, *a.g.e.*, s. 243-244; Deniz, *a.g.e.*, s.60.

<sup>297</sup> Yavuz, *a.g.e.*, s.83-84; Deniz, *a.g.e.*, s.60.

Akaryakıt deposu	:200 Litre
Pervane (ABD Hamilton Marka)	:İki palli çelik

#### 4.1.1.4. THK Etimesgut Uçak Fabrikası'nın Ürettiği Uçaklar

Türk Hava Kurumu, Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı sürecinde yaşadığı savaş uçağı ve yedek parça teminindeki zorluk ve maliyetlerin artışı nedeniyle kuruluş gayesi olan uçak imalatı kararı almış, 1939 yılında Ankara Etimesgut'ta Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası'nı kurmuştur.<sup>298</sup> Fabrikada 1941 -1952 yılları arasında, lisansla uçak imalatı yapılmasının yanında 8 ayrı tipte uçak projesi üretilmiş, bunlardan 6 tanesinin imalatı gerçekleştirilmiştir.<sup>299</sup>

1939 yılında kurulan fabrikanın yöneticileri, ilk olarak İngiltere'nin Philips And Powis Aircraft Ltd. firması ile lisans anlaşması yapmış ve Miles Magister okul eğitim uçaklarının imalatına başlamıştır. Uçakların 30 tanesi 1944 yılında, ikinci 30 tanesi ise 1945 yılında tamamlanmıştır.

**Miles Magister modeli uçaklar:** Uçaklar, tek motorlu, alttan tek kanatlı, iki kişilik, çift kumandalı bir eğitim uçağıdır. Uçağın kanatları, kuyruğu ve gövdesi ahşap olup, kontrplak kaplamalı, yön ve irtifa dümenleri ise bez kaplamalıdır. Uçağın her iki kanadının içinde 47 litrelik yakıt tankı bulunmaktadır. Uçağın iniş takımları sabit olup, fren sistemi bulunmaktadır. Kuyruk tekerleği ise hareketlidir. Pervanesi ahşap iki pallidir. Uçaklar üzerinde tadilat yapılarak, gece uçuşlarında, ilaç naklinde ve zirai mücadelede kullanılabilir.<sup>300</sup>

Miles Magister 14A'nın Teknik Özellikleri:<sup>301</sup>

Uçak tipi	:Eğitim
Motor sayısı	:Tek
Motor markası	:D.H. Gipsy Mayor I

<sup>298</sup> Tayhani, a.g.e., s.232-233.

<sup>299</sup> Tatar, a.g.e., s. 248.

<sup>300</sup> Deniz, a.g.e., s.38.

<sup>301</sup> Özgür Genç, *Türk Hava Kurumu (THK) Etimesgut Uçak Fabrikası*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2018, s.192; Deniz, a.g.e., s.38; Yavuz, a.g.e., s.99-100.

Motor gücü	:130 hp
En yüksek sürat	:212 Km/saat
Menzili	:612 Km
Tam uzunluk	:7,51 m
Tam yükseklik	:2,03 m
Kanat açıklığı	:10,31 m
Kanat sathı	:16,35 m <sup>2</sup>
Uçuş tavanı	:5485 m
Boş ağırlığı	:583,00 Kg
Tam ağırlığı	:862,00 Kg
Mürettebat	:2 kişi
Silahları	:yok
Pervane	:2 palli

**THK-2 modeli uçaklar:** 1946 yılında üretimi yapılan uçak, Türk Hava Kurumu'nun Etüt Dairesi tarafından tasarlanarak kendi özgün projesi olarak ürettiği ilk uçaktır.<sup>302</sup> Uçağın ilk uçuşu, tecrübe pilotu Emrullah Ali Yıldız tarafından gerçekleştirilmiştir.<sup>303</sup> Uçak, tek motorlu, alttan tek kanatlı, gövde, kanat ve kuyruk bölümleri ahşap iskelet üzerine kontrplak kaplamalı, kanatçıklar, yön ve irtifa dümenleri ise bez kaplamalı akrobasi eğitim uçağıdır. Uçağın 70 litrelik yakıt tankı, motor ile pilot mahallinin arasına yerleştirilmiştir. İniş takımları amortisörlü olup, pilot tarafından tekerleklere bağlı bir kolun çevrilmesiyle, 90 derece açı yaparak içeri alınabilen bir sisteme sahiptir. Kuyruk tekerleği, hareketli olup, lastik takoz ile sarsıntıyı azaltmak üzere amortisör ile desteklenmiştir. Pervanesi ahşaptan yapıma ve iki pallidir.<sup>304</sup>

<sup>302</sup> M.Bahattin Adıgüzel, *Gökteki Venüs*, Türk Hava Kurumu Yayınları, Ankara, 2007, s.152; Yavuz, a.g.e., s.141.

<sup>303</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s.88.

<sup>304</sup> Yavuz, a.g.e., s.142-148.

### THK-2'nin Teknik Özellikleri:<sup>305</sup>

Uçak tipi	:Akrobasi eğitim
Motor sayısı	:Tek
Motor markası	:D.H. Gipsy Mayor I
Motor gücü	:135 hp
En yüksek sürat	:265 Km/saat
Menzili	:700 Km
Tam uzunluk	:6,98 m
Tam yükseklik	:2,08 m
Kanat açıklığı	:8,00 m
Kanat sathı	:10,40 m <sup>2</sup>
Uçuş tavanı	:6000 m
Boş ağırlığı	:490,00 Kg
Tam ağırlığı	:660,00 Kg
Mürettebat	:1 kişi
Silahları	:yok
Pervane	:2 palli

**THK-5 modeli uçaklar:** 1946 yılında üretimi gerçekleştirilen ikinci özgün uçak projesi, THK-5 uçaklarıdır. Bu uçak, hasta nakli yapmak için imal edilmiş, 2 pilot, 2 hasta ve 1 doktor taşıma kapasitelidir. Uçağın ilk uçuşu, 1946 yılında tecrübe pilotu Emrullah Ali Yıldız ve Mühendis Şükrü Er tarafından gerçekleştirilmiştir.<sup>306</sup> Uçaklar, çift motorlu, çift dümenli, alttan tek kanatlı, tamamen ahşap yapılıdır. Uçağın kabini kaloriferli, havalandırılmalı ve ses geçirmez olarak imal edilmiştir. Gövde, kuyruk takımı, kanatları, flap ve kanatçık kaplamaları kontrplak ile yapılmıştır. İniş takımları sabit olup, hidrolik ve hava basınçlı sarsıntıyı giderici özelliktedir. Uçağın

<sup>305</sup> Genç, a.g.e., s.192; Yavuz, a.g.e., s.142-143.

<sup>306</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s.260-261.

kuyruk tekerleği hareketlidir. Kuyruk tekerleği, hidrolik, hava basınçlı, yaylı ve tam tur dönebilen türdendir. Uçakta hidrolik fren sistemi mevcuttur. Uçağın pervaneleri ahşap ve iki pallidir. Üretilen THK-5 uçaklarından bir adedi Danimarka'ya 5500 İngiliz Sterlin karşılığında "TC THK AY" kuyruk numarası ile 16 Ağustos 1951 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile ihraç edilmiştir. İhraç edilen uçak, Türkiye'nin ilk ihraç ettiği uçak özelliğini taşımaktadır.<sup>307</sup>

**THK-5A modeli uçaklar:** Turizm uçağı olarak tasarlanmış altı kişiliktir, teknik özellikleri yukarıda belirtilen THK-5 ile aynı özelliklere sahiptir. Uçaklardan 2 tanesi, 1949 yılında Paris'e götürülerek Paris Havacılık Fuarında sergilenmiştir.<sup>308</sup>

THK-5 ve 5A'nın Teknik Özellikleri:<sup>309</sup>

Uçak tipi	:Ambulans/Turizm
Motor sayısı	:Çift
Motor markası	:D.H. Gipsy Mayor I
Motor gücü	:2x135 hp
En yüksek sürat	:220 Km/saat
Menzili	:650 Km
Tam uzunluk	:10,00 m
Tam yükseklik	:3,10 m
Kanatlar arası mesafe	:14,64 m
Kanat sathı	:28,00 m <sup>2</sup>
Uçuş tavanı	:4000 m
Boş ağırlığı	:1335,00 Kg
Tam ağırlığı	:1930,00 Kg
Mürettebat	:2 kişi

<sup>307</sup> Deniz, a.g.e., s.42.

<sup>308</sup> Yavuz, a.g.e., s.153-160.

<sup>309</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s.260-261; Yavuz, a.g.e., s.158-160; Deniz, a.g.e., s.42.

Yolcu sayısı	:4 kişi
Pervane sayısı	:2x2 palli

**THK-10 modeli uçaklar:** 1949 yılında THK-5 modeli uçakları geliştirilerek turizm ve yolcu nakli yapmak amacıyla üretilmiştir. Uçaklar, dört yolcu kapasiteli, çift motorlu, çift dümenli, alttan tek kanatlı ve iki palli pervanelidir.<sup>310</sup>

THK-10'un Teknik Özellikleri:<sup>311</sup>

Uçak tipi	:Turizm/yolcu nakil
Motor sayısı	:Çift
Motor markası	:D.H. Gipsy Mayor I
Motor gücü	:150 hp
Tam uzunluk	:10,00 m
Tam yükseklik	:3,10 m
Kanatlar arası mesafe	:14,64 m
Kanat sathı	:28,00 m <sup>2</sup>
Mürettebat	:2 kişi
Yolcu sayısı	:4 kişi
Pervane sayısı	:2x2 palli

**THK-11 modeli uçak:** 1947 yılında bir başka özgün proje olarak THK-11 hafif turizm uçaklarının üretimi gerçekleştirilmiştir. Uçaklar, arkadan itici motorlu, üstten tek kanatlı, çatakkuyruklu, çift kumandalı, ahşap yapılı, kanatlar, gövde ve kuyruk kontrplak kaplamalı hafif gezi uçağıdır. Pilot mahallinin ön bölümünde yan yana yerleştirilmiş iki koltuk ve arka bölümde bir koltuk olmak üzere toplam üç koltukludur. Arkadaki koltuğun yanı sıra eşya koymak için ayrılmıştır. Uçakta önde bir (burun tekerleği), arkada iki tekerleği bulunan sabit iniş takımları mevcut olup, hidrolik ve hava basınçlı sarsıntıyı giderici özelliktedir. Burun tekerleği, serbest dönebilme ve istikamet dümeni pedalları tarafından kumanda edebilme özelliğine

<sup>310</sup> Deniz, a.g.e., s.45.

<sup>311</sup> Yavuz, a.g.e., s. 160; Genç, a.g.e., s.192.

sahip olup, hidrolik fren sistemi mevcuttur. Uçağın kabini, kaloriferli, havalandırmalı ve ses geçirmez olarak imal edilmiştir. Uçağın pervanesi ahşap ve iki pallidir. Soğutma sıkıntıları dolayısıyla 1 adet üretilmiştir.<sup>312</sup>

THK-11'in Teknik Özellikleri:<sup>313</sup>

Uçak tipi	:Turizm
Motor sayısı	:Tek
Motor markası	:D.H. Gipsy Mayor I
Motor gücü	:135 hp
En yüksek sürat	:201 Km/saat
Menzili	:800 Km
Tam uzunluk	:8,44 m
Tam yükseklik	:2,59 m
Kanat açıklığı	:11,80 m
Kanat sathı	:18,70 m <sup>2</sup>
Uçuş tavanı	:3500 m
Boş ağırlığı	:828,00 Kg
Tam ağırlığı	:1150,00 Kg
Mürettebat	:1 kişi
Yolcu sayısı	:3 kişi
Pervane	:2 palli

**THK-12 modeli uçak:** Yolcu uçağı olarak tasarlanmış, çift motorlu ve 12 kişilik yolcu kapasitelidir. Projesi yapılmış ancak imalatı gerçekleştirilmemiştir.

**THK-15 modeli uçaklar:** THK Etimesgut Uçak Fabrikası, 1949 yılında Türk Hava Kuvvetleri'nin temel eğitim uçağı ihtiyacını karşılamak üzere, kendi özgün projesi olan ve tümü metal olarak projelendirilen THK-15 modelinin üretimini

<sup>312</sup> Yavuz, a.g.e., s.161-162; Deniz, a.g.e., s.45.

<sup>313</sup> Deniz, a.g.e., s.45-46. Yavuz, a.g.e., s.161-162;

gerçekleştirmiştir. Uçaklar, tek motorlu, alttan tek kanatlı, kapalı çift pilot (ön ve arka pilot) kabinli, çift kumandalı, temel eğitim uçağıdır. Metal olan uçağı, 145 hp'lik Gipsy Major 10 tipi motor takılarak kalkış performansı artırılmıştır. İniş takımları amortisörlü olup, hidrolik ve hava basınçlı sistemle sarsıntıyı giderici özelliktedir. Uçakta hidrolik fren sistemi mevcuttur. 1950'li yıllarda dünya standartlarındaki özelliklere sahip olan bu uçak, "Uğur" olarak isimlendirilmiştir. Fabrikanın 1952 yılında MKEK'ye devrinden sonra da uçağın üretimine devam edilerek 84 adet üretilmiştir. Üretilen uçaklardan 60 adedi Türk Hava Kuvvetleri envanterine girmiştir. Türk Hava Kuvvetleri'nde yıllarca kullanılan uçaktan 3 adedi 1 Mart 1955'te Ürdün Hava Kuvvetleri'ne hediye edilmiştir.<sup>314</sup>

#### THK-15 (Uğur)'in Teknik Özellikleri:<sup>315</sup>

Uçak tipi	:Eğitim
Motor sayısı	:Tek
Motor markası	:D.H. Gipsy Mayor 10
Motor gücü	:145 hp
En yüksek sürat	:212 Km/saat
Menzili	:512 Km
Tam uzunluk	:9,50 m
Tam yükseklik	:2,16 m
Kanat açıklığı	:7,50 m
Uçuş tavanı	:4575 m
Boş ağırlığı	:664,50 Kg
Tam ağırlığı	:923,00 Kg
Mürettebat	:2 kişi
Silahlar	:2 makinalı tüfek

<sup>314</sup> Deniz, a.g.e., s.47; Yavuz, a.g.e., s.172-173.

<sup>315</sup> Zübeyir Batur, *Kanatlı Şövalyeler*, Akasya Kitap, Ankara, 2011, s.266-267; Yavuz, a.g.e., s.172-173.

**THK-16 modeli uçak:** Fabrika, 1950 yılında jet (tepkimeli) motorlu eğitim uçağı projesini geliştirdi. “Mehmetçik” ismi verilen uçak, kanatlar altında iki adet jet motorla donatılmış, 2 kişilik metal uçaklardır. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra ABD’nin askeri ve ekonomik yardımları, Türkiye’nin liberal ekonomik sisteme geçmesi nedeniyle proje safhasında kalmış ve üretimi gerçekleşmemiştir.<sup>316</sup>

#### 4.1.2. Özel Sektör Tarafından Üretilen Uçaklar

Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluş yıllarından itibaren özel sektör tarafından da havacılık alanında çalışmalar başlamıştır. 1930 yılında Vecihi Hürkuş, 1936 yılında Nuri Demirağ, kurdukları atölye ve fabrikalarda kendi özgün projelerini üreterek uçak ve planör imalatları gerçekleştirmişlerdir.

##### 4.1.2.1. Vecihi Hürkuş Tarafından Üretilen Uçaklar

Vecihi Hürkuş, 1930 yılında İstanbul’da kurduğu atölyesinde, uçak üretimine başlamış ve bu konuda ilk özel teşebbüs girişimcisi olma unvanını almıştır.

Üretilen uçaklar, iç ve dış pazarlarda satışı yapılamadığından seri üretime geçilememiş, kendi kurmuş olduğu havacılık okulunda, Türk Tayyare Cemiyeti’nin tanıtımında ve yolcu nakillerinde kullanılmıştır. Vecihi Hürkuş’un imal ettiği uçaklar, özel sektör olarak hava sanayiinde kendi alanlarında Türkiye’nin ilk üretimleri olması, hava sanayiinin gelişimine ve üretime katkısı bakımından önemli gelişmelerdir.

**Vecihi-XIV modeli uçaklar:** 19 Haziran 1930’da yapımına başlanan ilk Türk spor ve eğitim uçağı Vecihi-XIV’ün motor aksamı dışarıdan temin edilmiş, diğer kısımları ise Vecihi Hürkuş’un atölyesinde imal edilmiştir. Vecihi Hürkuş, uçağın deneme uçuşunu 16 Eylül 1930’da gerçekleştirmiştir.<sup>317</sup> Uçağın uçuş sertifikasını 23 Nisan 1931’de Çekoslovakya’dan almıştır.<sup>318</sup> Uçağın ön kısımda motor ve hemen

<sup>316</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s.269.

<sup>317</sup> Yavuz, a.g.e., s.45.

<sup>318</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.260.

arkasında öğrenci ve pilotun sıra ile bulunduğu kabinler bulunmaktadır. Uçak, çift kanatlı, tek motorlu ve iki kişiliktir.<sup>319</sup>

Vecihi-XIV'ün Teknik Özellikleri:<sup>320</sup>

Uçak tipi	:Eğitim ve Spor
Motor sayısı	:Tek
Motor markası	:Gnomm Rohn 1250 d/s
Motor gücü	:110 hp
En yüksek sürat	:155 Km/saat
Seyahat sürati	:140 Km/saat
Askı sürati	:60 Km/saat
Tam uzunluk	:7,2 m
Tam yükseklik	:2,65 m
Tam genişlik	:8,80 m
Kanat sathı	:24,00 m <sup>2</sup>
Boş ağırlığı	:520,00 Kg
Mürettebat ağırlığı	:150,00 Kg
Bagaj ağırlığı	:30,00 Kg
Akaryakıt ağırlığı	:150,00 Kg
Tam uçuş ağırlığı	:850,00 Kg
Pervane çapı	:2500 mm
Motor kuvvetine düşen ağırlık	:7,70 Kg/hp
Kanada düşen ağırlık	:35 Kg/m

**Vecihi-XV modeli uçaklar:** Vecihi-XV eğitim uçağı, 1933 yılında imal edilmiştir. Uçak, alttan tek kanatlı, tek motorlu, yarı metal yapılıdır. İniş takımları sabit

<sup>319</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.233-239.

<sup>320</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.238.

olup, kuyruk kazığı bulunmaktadır, pervanesi 2 palli ve ahşaptır. Uçak, Vecihi Sivil Tayyare Okulu'nda ve Türkkuşu'nun ilk yıllarında eğitim uçağı olarak kullanılmıştır.<sup>321</sup>

Vecihi-XV'in Teknik Özellikleri:<sup>322</sup>

Uçak tipi	:Eğitim
Motor sayısı	:Tek
Motor gücü	:120 hp
En yüksek sürat	:185 Km/saat
Uçuş tavanı	:3000 m
Tam uzunluk	:7,47 m
Tam yükseklik	:2,35 m
Tam genişlik	:10,70 m
Kanat sathı	:19,00 m <sup>2</sup>
Boş ağırlığı	:433,00 Kg
Mürettebat	:2 kişi
Tam uçuş ağırlığı	:800,00 Kg
Pervane	:İki palli ahşap

**Vecihi-XVI modeli uçak:** Mühürdarzade Mehmet Nuri Demirağ, Haziran 1933'te Vecihi Hürkuş'a ait Vecihi Sivil Tayyare Okulu ve Uçak imalathanesine ziyarette bulunmuş ve bir uçak yapımı için 5000 TL destekte bulunmuştur. Vecihi Hürkuş, Vecihi-XVI modeli dört kişilik hafif yolcu uçağını imal etmiş ve ismini "Nuribey" koymuştur. Uçak, dört kişilik hafif yolcu uçağıdır. Uçak, tek motorlu, alttan tek kanatlıdır. İniş takımları sabit olup, kuyruk kazığı bulunmaktadır, pervanesi 2 palli ve ahşaptır. İniş takımlarını botlar üzerine oturtularak deniz uçağı olarak da kullanılmıştır.<sup>323</sup>

<sup>321</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.340.

<sup>322</sup> Deniz, a.g.e., s.28; Yavuz, a.g.e., s.69.

<sup>323</sup> Yavuz, a.g.e., s.70; Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.328-330.

Vecihi-XVI'nın Teknik Özellikleri:<sup>324</sup>

Uçak tipi	:Yolcu
Motor sayısı	:Tek
Motor gücü	:130 hp
Mürettebat	:1 kişi
Yolcu	:4 kişi
Pervane	:İki palli ahşap

Vecihi Bey, uçakları hakkında şöyle ifade etmiştir:

*Bütün bu eserler karada, denizde uçtular, havacı elemanlar yetiştirdiler, büyük seyahatler başardılar fakat kimsenin burnunu bile kanatmadılar.*<sup>325</sup>

#### 4.1.2.2. Nuri Demirağ Uçak Fabrikası'nın Ürettiği Uçaklar

Mehmet Nuri Demirağ uçak üretimine, 1936 yılından itibaren ortağı uçak mühendisi Selahattin Reşit Alan ile başlamıştır. Selahattin Reşit Alan tarafından projelendirilen Nu.D 36 tipi uçaklar, Türkiye'nin özel sektör tarafında seri üretimi yapılan ilk Türk uçakları olarak yerini almıştır.

**Nu.D 36 modeli uçaklar:** Nu.D 36 uçağının ismi, Mehmet Nuri Demirağ'ın kendi isminin bazı baş harflerini ve üretime başlandığı yılı ifade eder. Uçak, tek motorlu, çift kişilik, çift kumandalı, çift kanatlı, gövde, kuyruk ve kanatları bez kaplamalı bir eğitim uçağıdır. Gövdenin her iki tarafından üst kanatlara bağlanan N şeklinde bağlantı boruları mevcuttur. Ayrıca alt ve üst kanatları birbirine bağlayan N şeklinde bağlantı boruları mevcuttur. Gövde yapısı çelik borularla örülü, kanatlar ise ahşaptan imal edilerek uçağın üzeri bezle kaplanmıştır. Uçağın iniş takımları sabit olup, amortisörlü ve kuyruk kazığı mevcuttur. Uçağın en önemli özellikleri, bir pompa kullanılarak elde edilen 16 bar hava basıncı ile motorun ilk döngü hareketinin sağlanması ve inişte durmasını kolaylaştırıcı fren sistemidir.<sup>326</sup>

<sup>324</sup> Deniz, a.g.e., s.28.

<sup>325</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.347.

<sup>326</sup> Yavuz, a.g.e., s.94-96.

Nu.D 36'nın Teknik Özellikleri:<sup>327</sup>

Uçak tipi	:Eğitim
Motor sayısı	:Tek
Motor markası	:Walter Gemma I
Motor gücü	:150 hp
En yüksek sürat	:182 Km/saat
Menzili	:500 Km
Tam uzunluk	:7,30 m
Tam yükseklik	:2,44 m
Kanat açıklığı	:9,74 m
Kanat sathı	:21,80 m <sup>2</sup>
Uçuş tavanı	:3350 m
Boş ağırlığı	:650,00 Kg
Tam ağırlığı	:1000,00 Kg
Mürettebat	:2 kişi
Silahları	:yok
Pervane	:2 palli

**Nu.D 38 modeli uçaklar:** Mehmet Nuri Demirağ'ın ortağı uçak mühendisi Selahattin Reşit Alan, tarafından projelendirilip Nuri Demirağ tarafından üretilen ikinci uçak, Nu.D 38 tipi uçaktır. Uçak, dört yolcu kapasiteli, 2 pilotlu, 6 kişilik hafif nakliye uçağıdır. Uçak, 160 hp gücünde iki motorlu, çift kumandalı, tek kanatlı, kanatçık, yön ve irtifa dümenleri bez kaplamalı, gövde ve kanatların tamamı duralalüminyum kaplamalıdır. Kanatlar, uçağın üst kısmından orta kısma üç cıvata ile bağlanarak, uçlara doğru incelik ve daralır şekilde dizayn edilmiştir. Uçağın iniş takımları motor boşluklarının alt kısmında sabit olup, amortisörlü ve kuyruk tekerleği

<sup>327</sup> Deniz, a.g.e., s.33; Yavuz, a.g.e., s.94-96.

hareketlidir. Uçağın en önemli özellikleri, uçağın inişinde durmasını kolaylaştırıcı fren sistemi ve gerektiğinde hafif bombardıman uçağı haline dönüştürülebilmesidir.<sup>328</sup>

Nu.D 38'in Teknik Özellikleri:<sup>329</sup>

Uçak tipi	:Hafif nakliye
Motor sayısı	:Çift
Motor markası	:Bramo Sh.14-A4
Motor gücü	:2x160 hp
En yüksek sürat	:271 Km/saat
Menzili	:1000 Km
Tam uzunluk	:8,30 m
Tam yükseklik	:2,20 m
Kanat açıklığı	:13,56 m
Kanat sathı	:22,34 m <sup>2</sup>
Uçuş tavanı	:6650 m
Boş ağırlığı	:1108,00 Kg
Tam ağırlığı	:1850,00 Kg
Mürettebat	:2 kişi
Yolcu	:4 kişi
Pervane	:2 x 2 palli

#### 4.1.3.Kamu Sektörü Tarafından Üretilen Motorlar

Türk Hava Kurumu tarafından uçak fabrikalarının motor ihtiyacını karşılamak üzere 1945 yılında kurulumu başlanan Türk Hava Kurumu Gazi Uçak Motor Fabrikası, 29 Ekim 1948' de açılışı yapılarak üretime başlamıştır. 1948 - 1952 yılları arasında lisanslı olarak De Havilland Gipsy Major 10 tipi motor, özgün proje olarak da KM-5

<sup>328</sup> Deniz, a.g.e., s.33-34; Yavuz, a.g.e., s.97-100.

<sup>329</sup> Yavuz, a.g.e., s.99-100; Deniz, a.g.e., s.33-34;

tipi motor ve KM-10 boksör tipi motor üretilmiştir.<sup>330</sup> Fabrikada, Türkiye'nin kamu sektörü tarafından ilk defa özgün olarak projelendirilen motorların üretilmiş olması, teknik gelişme açısından önemli bir adımdır.

**De Havilland Gipsy Major 10 tipi Motorlar:** Dört silindirli, hava soğutmalı ve 145 beygir gücündedir. Fabrikada 30 adet üretimi yapılmış ve Etimesgut Uçak Fabrikası'nda üretilen uçaklarda kullanılmıştır.

Havilland Gipsy Major 10 tipi motor'un Teknik Özellikleri:<sup>331</sup>

Motor tipi	:Hava soğutmalı, ters sıra
Silindir sayısı	:4
Silindir ebadı	:118 mm çap 1400 mm kurs
Motor gücü	:145 hp
Hacmi	:6,124 litre
Sıkıştırma nispeti	:6/1
Tam uzunluk	:1227 mm
Tam genişlik	:508 mm
Tam yükseklik	:752 mm
Ağırlığı	:140,00 Kg
Motor yakıtı	:77 oktanlı benzin
Yakıt sarfıyatı	:saatte 32 litre
Takati	:kalkışta 2400 devirde 142 beygir, düz uçuşta azami 2550 devirde 145 beygir, seyahat uçuşunda 2300 devirde 139 beygir

**KM-5 tipi motorlar:** Türk Hava Kurumu Gazi Uçak Motor Fabrikası Proje Bürosu Şefi Yüksek Mühendis Şükrü Er ve ekibi tarafından 1949 yılında özgün olarak

---

<sup>330</sup> Yavuz, a.g.e., s.179.

<sup>331</sup> Genç, a.g.t., s.202.

projelendirilen ilk motor projesidir. Motor, 5 beygir gücünde, benzinli, tek pistonlu ve genel maksatlı olarak kullanılmak üzere imal edilmiştir.<sup>332</sup>

THK Gazi Uçak Motor Fabrikası KM-5 tipi motor'un Teknik Özellikleri:<sup>333</sup>

Motor tipi	:Hava soğutmalı, dört zamanlı
Soğutma sistemi	:Hava soğutmalı
Silindir sayısı	:1
Silindir ebadı	:85 mm çap
Piston yolu	:106 mm
Motor gücü	:5 hp
Güç/ silindir hacmi	:8,3 B/litre
Sıkıştırma nispeti	:4/8
Dönme Sayısı	:1500 d/d

**KM-10 tipi motorlar:** 1950 yılında ise Türk Hava Kurumu Gazi Uçak Motor Fabrikası Proje Bürosu Şefi Yüksek Mühendis Şükrü Er ve ekibi tarafından özgün olarak projelendirilen ikinci motor projesidir. Motor, boksör tipi olarak adlandırılan karşılıklı iki pistonun yatay olarak çalışır şekilde dizayn edilmiştir. 10 beygir gücünde, benzinli ve hava soğutmalıdır.<sup>334</sup>

THK Gazi Uçak Motor Fabrikası KM-10 tipi motor'un Teknik Özellikleri:<sup>335</sup>

Motor tipi	:Boksör tipi, dört zamanlı
Soğutma sistemi	:Hava soğutmalı
Silindir sayısı	:İki
Silindir ebadı	:85 mm çap
Piston yolu	:106 mm

<sup>332</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s. 259.

<sup>333</sup> Genç, a.g.t., s.203.

<sup>334</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s. 259.

<sup>335</sup> Genç, a.g.t., s.204.

Motor gücü	:10 hp
Güç/ silindir hacmi	:8,3 B/litre
Sıkıştırma nispeti	:4/8
Dönme Sayısı	:1500 d/d

## **4.2. Uçak Üretimine Havacılık Eğitimine Etkileri**

Türkiye’de uçak imalatlarının yapıldığı dönemde, kalifiye personel ihtiyacı artmış, gerek üretim ve bakım aşamalarında teknik personel, gerekse uçakları kullanacak pilot açığı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyacı karşılamak üzere hem kamu sektörü hem de özel sektör havacılık eğitim faaliyetlerinde bulunmuş, havacılık okulları açmıştır. Bu okullarda havacılık sektörünün ihtiyacı olan pilot, uçak mühendisi, uçak motor ve elektrik teknisyeni, yer hizmetleri görevlileri ve benzeri personelin yetişmesini sağlamıştır. Okullarda yetişen personelin hava kurumlarında istihdam edilmesi ile Türkiye’nin havacılık alt yapısı oluşturulmuştur.

### **4.2.1. Kamu Sektörü Tarafından Açılan Havacılık Eğitim Kurumları Ve Havacılık Sanayiine Katkıları**

Kamuda gerçekleşen uçak üretim faaliyetleri ile birlikte ortaya çıkan yetişmiş teknik eleman ve pilot ihtiyacı, yine kamu sektörü tarafından okullar açılarak giderilmeye çalışılmıştır. Okullarda, Türk öğretmenlerin yanında yabancı lisans ile üretilen uçakların imalatında görevli yabancı mühendisler ve personeller de görev almış, yabancı ülke teknolojisinin Türkiye’de tanınmasına katkı sağlamışlardır. Açılan okullar, genel olarak Türkiye’nin havacılık faaliyetlerinin yoğun olduğu İstanbul, İzmir, Eskişehir ve Kayseri gibi şehirlerinde kurularak, uygulamalı eğitimin yapılmasına olanak sağlanmıştır. Havacılık okullarında yetişen öğrenciler, kamu ve özel kurumlarda istihdam edilerek Türkiye’nin havacılık alt yapısı oluşturulmuştur.

#### **4.2.1.1. Havacılık Okulu**

Osmanlı Devleti’nin ordusunda, havacıları eğitmek üzere kurulan Yeşilköy Hava Okulu, 03 Temmuz 1912 tarihinde eğitim faaliyetlerine başlamış ve bu okulda yılda 50 pilot yetiştirilmesi hedeflenmiştir. Okulda yetiştirilen ilk pilotlar, Balkan

Savaşı'nın patlak vermesi ile cepheye gönderilmiş, keşif faaliyetlerinde bulunmuşlardır.<sup>336</sup> Birinci Dünya Savaşı başladığında, Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan Almanya'dan Hava Üsteğmen Erich Von Serno, Tayyare Mektebi Müdürlüğü'ne gönderilmiş ve 3 Şubat 1915'te göreve başlamıştır. Hava Üsteğmen Erich Von Serno ile birlikte Almanya'dan 12 pilot ve 32 sivil makinist de İstanbul'a gelmiştir. Okuldaki eğitimlerde kullanılmak üzere personelle birlikte 12 uçak gönderilmiş ve pilot eğitim faaliyetleri hız kazanmıştır.<sup>337</sup> Yeşilköy Hava Okulu'nda 1916 yılından itibaren gerçekleştirilen eğitim faaliyetlerinin en önemlisi, öğretmen ve öğrencinin birlikte uçtuğu, yine Almanya'dan gönderilen iki kişilik uçaklarla eğitim faaliyetlerine başlanması olmuştur.<sup>338</sup>

Osmanlı Devleti, Mondros Ateşkes Anlaşması'ndan sonra 21 Haziran 1920'de Hava Kuvvetleri Genel Müfettişliği'ni lağvetmiş, Havacılık Okulu'na ait malzeme ve uçaklar Maltepe'ye nakledilerek okul kapatılmıştır.<sup>339</sup>

Kurtuluş Savaşı döneminde de Ankara Hükümeti, Erzincan ve Eskişehir'de Tayyare İstasyonu, yine Eskişehir'de de Hava Okulu kurmuştur. Büyük Taarruz'dan sonra da 17 Eylül 1922 tarihli emirle okul, İzmir'e taşınmıştır. Hava Okulu, üç yıl İzmir'de faaliyet göstermesinin ardından, TOMTAŞ'ın Eskişehir'de bir uçak fabrikası kurma çalışmaları üzerine yine 1925 yılında Eskişehir'e taşınmıştır.<sup>340</sup> Eskişehir Hava Okulu'nda bulunan eğitim gruplarına ilaveten, 1926 yılında "Atış Bombardıman Grubu" oluşturulmuştur. Astsubayların ve sivil personellerin atışçı bombardımancı olarak yetişmeleri hedeflenmiştir.

Hava Müfettişliği tarafından, 1927 yılında İngiltere'deki havacılık faaliyetlerini takip etmek ve destek sağlamak için Türk subayları, Aralık 1927'de iki grup şeklinde İngiltere'ye gönderilmişlerdir. Gidenler arasında Teğmen Seyfettin ve Şeref Beyler, 5 yıl zorunlu hizmet şartıyla 11 ay sürecek yedek subay eğitimi veren bir

---

<sup>336</sup> Osman Yalçın, *Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci*, Gazi Akademik Bakış Dergisi, Cilt 9, Sayı 17, 2015, s. 235.236.

<sup>337</sup> Salim Dikduran, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Havacılık", *Doğuşu ve Gelişimi Türk Havacılık Tarihi*, Haz. Deniz Dalkılıç, İBB Yayınları, İstanbul, 2022, s. 113.

<sup>338</sup> Yalçın, *T.H. Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci*, s.237.

<sup>339</sup> Davut Kapucu, "Türk Havacılığının Savaşın Külleri Arasından Yükselişi", *Doğuşu ve Gelişimi Türk Havacılık Tarihi*, Haz. Deniz Dalkılıç, İBB Yayınları, İstanbul, 2022, s. 229.

<sup>340</sup> Okar, a.g.e., s.106-108.

kursa da katılmışlardır. Teğmen Cemal ve Necmi Beyler ise Bristol Fabrikası tarafından düzenlenen özel kursa alınmışlardır.<sup>341</sup>

Havacılık Okulu'nda 1926-1929 yılları arasında pilotluk eğitimi, Pilot Eğitim Kursu olarak verilmiş, 1929 yılından itibaren kurs olmaktan çıkarılarak 2 yıl süreli bir okula dönüştürülmüştür. Bu okulda birinci sınıfta teorik bilgiler, ikinci sınıfta da pratik eğitim olarak uçuş eğitimi verilmiştir. Pilot olacak subay adaylarına, 6 ay kıta stajı devamında iki yıl da Kara Harp Okulu eğitiminden sonra subay rütbesi verilmiştir. Pilot adayları, subay olduktan sonra, 6 ay Piyade Atış Okulu, bir yıl piyade stajı devamında Hava Okulu'na alınırlardı. Hava Okulu'na alınan adaylar, bir yıl gözlemci eğitimi, daha sonra da ikinci yıl pilotaj eğitimi alarak, göreve başlamaya hak kazanırlardı. Toplamda 6 yıl sonra pilot olarak göreve başlarılardı.<sup>342</sup> Bu okulda Türk öğreticiler görev yaptığı gibi yabancı uyruklu, özellikle İngiliz<sup>343</sup> ve Fransız<sup>344</sup> personel de görev yapmıştır.

Orduda görev yapan subaylarla birlikte sivil personel de yurtdışında eğitime gönderilmiştir. Bu eğitimlerin takibini yapmak üzere 1936 yılında Hava Müfettişliği Fen Şubesi Müdür Vekili Dr. Mühendis Binbaşı İhsan Aksolay'ın Avrupa'ya gönderilmiştir. İhsan Aksolay tarafından 1937 yılında havacılık eğitim faaliyetleri gözlemlenmiş, İngiltere ve Hollanda'da bulunan askeri hava meydanları, uçak, elektrik, yer telsizleri ve muharebe unsurları incelenmiştir.<sup>345</sup>

İkinci Dünya Savaşı yıllarında eğitim süresi önce 5, daha sonra da 4 yıla indirilmiştir. Türk Hava Kurumu tarafından yetiştirilen ve C brövesi alan adaylardan yedek subay okulunu bitirenler, pilot olmak üzere Eskişehir Hava Okulu'na gönderilmişlerdir.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında savaş şartları nedeniyle pilot ihtiyacı artış göstermiş, ihtiyacı karşılamak için yurt dışına pilot eğitimi için personel gönderilmiştir. Eğitimler için pilot eğitimlerinde ve havacılık teknolojisinde dönemin

---

<sup>341</sup> Kaymaklı, a.g.e., s. 173.

<sup>342</sup> Yalçın, T.H. *Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci*, s.239-240.

<sup>343</sup> BCA, 30.18.1.2 /86-12-7/15.02.1939; BCA, 30.18.1.2 /93-103-8/06.11.1940; BCA, 30.18.1.2 /92-97-8/10.10.1940; BCA, 30.18.1.2 /94-30-7/09.04.1941; BCA, 30.18.1.2 /104-4-17/22.12.1943.

<sup>344</sup> BCA, 30.18.1.2 /25-10-9/20.02.1932; BCA, 30.18.1.2 /43-20-18 /09.04.1934; BCA, 30.18.1.2 /43.14.4/13.03.1934; BCA, 30.18.1.2 /43.19.1-2/07.04.1934; BCA, 30.18.1.2 /89.129.13/19.01.1940.

<sup>345</sup> 439 BCA, 30-18-1-2/76-56-5.

ileri ülkelerden olan özellikle İngiltere tercih edilmiştir. İngiltere'ye gruplar halinde 300 civarında gönderilen pilot adaylarından 14'ü çeşitli nedenlerle hayatlarını kaybetmişlerdir.<sup>346</sup>

İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesi ile Hava Okulu, 1948 yılında gözlemci eğitimini kaldırarak sadece pilot eğitimi vermeye devam etmiştir. Böylece lise sonrasında pilot olma süresi üç buçuk yıla inmiştir.<sup>347</sup>

1948 yılında Hava Harp Okulunun kurulması için çalışmalar başlatılmış ve kuruluş çalışmalarını yürütmek üzere Hv. Plt. Bnb. Burhan Göksel görevlendirilmiştir. 01 Ekim 1951 tarihinde tamamlanan çalışmalar sonucunda Hava Okulu, Hava Harp Okulu olarak açılışı yapılmış ve Türk ordusuna pilot yetiştirmeye devam etmiştir.<sup>348</sup>

#### **4.2.1.2. Hava Harp Akademisi**

Türk ordusundaki Hava Kuvvetleri'nin kurmay subay ihtiyacını karşılamak, eğitimlerini sağlamak amacıyla 1 Kasım 1937'de İstanbul'da Hava Harp Akademisi kurulmuştur. Akademinin amacı, yetişecek kurmayların havacılık esasları çerçevesinde uzmanlık eğitimi almalarıdır. Kurulan akademiye yönetici olarak Kurmay Yüzbaşı Seyfi Turagay atanmıştır. 1938-1939 eğitim dönemi sonunda da ilk mezunlarını vermiştir. İlk kurmaylar, Zihni Gökçal, Kemal Çolakoğlu, Arif Hikmet Erkuş ve Muhittin Arsal'dır.<sup>349</sup>

1941 yılının Ekim ayına kadar İstanbul'da bulunan Akademi, bu tarihten sonra güvenlik gerekçeleriyle Ankara'ya taşınmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar Ankara'da eğitimini sürdüren akademi, 13 Kasım 1946'da İstanbul'a tekrar taşınmıştır. 1937-1949 yılları arasında akademik eğitim öğretim süresi 3 yıl olarak devam etmiş, 1949-1950 eğitim öğretim yılından itibaren de eğitim süresi 2 yıla düşürülmüştür. 1938-1950 yılları arasında Hava Harp Akademisi'nde Türk öğretim

---

<sup>346</sup> BCA, 30.10.0.0 /57.384-22.

<sup>347</sup> Yalçın, T.H. *Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci*, s.239-241.

<sup>348</sup> Hava Harp Okulu (msu.edu.tr), 04.09.2022.

<sup>349</sup> Aykut Canlı, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Askeri ve Sivil Havacılık Eğitimi (1911-1950)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2019, s. 213-214.

elemanlarının yanında 2 Amerikalı, 1 Hollandalı ve 19 İngiliz subay da görev almıştır.<sup>350</sup>

#### 4.2.1.3. Makinistlik Okulu

Türk havacılığının 1911 yılında teşkilatlanmaya başlamasıyla uçakların tamir ve bakımlarını yapacak makinistlere ihtiyaç duyulmuş, bu amaçla Fransa'ya beş kişilik ekip ile İngiltere'ye iki subay, makinistlik eğitimi almak üzere gönderilmişlerdir. Birinci Dünya Savaşı'nda da tayyare bölüklerinin makinist ihtiyacı artmış, Almanya'dan gönderilen makinistlerden ve Almanca bilen marangoz ve demirci esnaflarından yararlanılmaya çalışılmıştır. Ayrıca bu açığı kapatmak için Almanya'ya makinist eğitimi almak üzere öğrenci gönderilmiş, ülke imkânları ile makinist kursları düzenlenmiştir.<sup>351</sup>

Kurtuluş Savaşı döneminde ise İstanbul'dan Anadolu'ya geçen makinistler ile Konya, Erzincan ve Erzurum'da bulunan hava bölüklerindeki mevcut makinistler, görev yapmışlardır.<sup>352</sup>

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile birlikte, artan havacılık faaliyetleri nedeniyle makinist ihtiyacı da artmıştır. Havacılıkla ilgili ülke ihtiyaçları göz önünde bulundurularak araştırma ve inceleme yapmak üzere 5 Temmuz 1925 tarihinde, Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Cevat Abbas, Şakir Hazım Bey, Pilot Vecihi Bey ve hava kuvvetlerinden Kurmay Binbaşı Hasan İskender Bey'den oluşan heyet Avrupa'ya gitmişlerdir. Heyet, İtalya, Danimarka, İsveç, Fransa ve Almanya'daki havacılık kurum ve meydanlarında incelemeler yapmış, 20 uçak fabrikası, 9 motor fabrikası, 4 makinist okulu ve 19 uçak kurumunda incelemelerde bulunmuşlardır.<sup>353</sup>

Heyet Başkanı Cevat Abbas Bey, yurtdışı gezisi sonrası havacılık okulları hakkında şunları söylemiştir:

*Yakında 100 kişilik bir makinist mektebi ile kırk kişilik bir pilot mektebi açacağız. Bunlar için muktezi teçhizatı tedarik ettiğimiz gibi muallim ve mütehassısları*

---

<sup>350</sup> Canlı, a.g.t., s. 232.

<sup>351</sup> Emin Kurt, *Cumhuriyet Dönemi Teknik Eğitim Modernleşmesinde Tayyare Makinist Mektebi*, Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi, S.34, Yıl.17, 2021, s.777-778.

<sup>352</sup> Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, s.70-72.

<sup>353</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.192-202.

da Fransa'dan temin ve icap edenlerle akd-i mukavele ettik. Makinist mektebinde yetişecek olan yalnız tayyare alet ve edevatının imal ve tamirini fenni ve ameli surette öğrenmekle kalmayacaklar, ziraat makinelerinin imal ve tamirinde de ihtisas sahibi olacaklardır. Bir yanda tayyareciliği asri ve fenni bir surette terakki ettirirken diğer taraftan tayyare makinistlerimiz ve müessesatımız buldukları mahalin ziraatine azami surette nafi olacaklardır.

Cevat Abbas Bey, cemiyetin hedefleri hakkındaki konuşmasını şu şekilde sürdürmüştür:

*İlk gayemiz mektep yapmaya ve bunların adedini memleketimizin muhtelif mahallerinde çoğaltmak, fabrikaları bir an evvel tesis ile faaliyete geçirmek ve milli hava filolarımızı pek yakında vücuda getirmektir.*<sup>354</sup>

Avrupa'ya giden heyet, Paris'te Henriot Fabrikası'na ait uçak makinist okulunda da incelemelerde bulunmuş, okulu beğenmişlerdir. Heyet, Henriot firması yetkilileri ile İstanbul'da aynı özelliklerde bir okul kurulması için 29 Ağustos 1925 tarihinde anlaşma imzalanmıştır.<sup>355</sup>

Cevat Abbas Bey okul hakkında şunları söylemiştir:

*Mektep bizim daimi idare ve teftişimiz altında, tedrisat (eğitim) için muktezi (gerekli) muallim, malzeme, tayyare, motor alat (alet) ve edevatını Fransa' dan getirerek her sene yüz talebe yetiştirecek ve iki sene nihayetinde iki yüz makinist yetiştirdikten sonra mektebin bütün malzemesini bize terk ederek gidecekti.*<sup>356</sup>

Okul, İstanbul Yeşilköy'de bugünkü Hava Harp Okulu'nun bulunduğu yerde, kurulmuş, 23 Nisan 1926 tarihinde yapılan tören ile açılmıştır. Tayyare Makinist Mektebi'nin öğretmenleri, Fransa'nın Henriot Uçak Makinist Okulu öğretmenlerindedir. Uygulamalı eğitimler için 3 tane uçak verilmiş, öğrenciler bu uçaklarda uygulamalı eğitim görmüşlerdir. Birinci döneminin sonunda, 10 öğrenci ek öğrenim için Henriot Uçak Makinist Okulu'na gönderilmiştir. Okulun ilk mezunları,

<sup>354</sup> Kurt, a.g.m., s. 783-784.

<sup>355</sup> Mustafa Kılıç, "Türk Tayyare Cemiyeti – Türk Hava Kurumu", *Doğuşu ve Gelişimi Türk Havacılık Tarihi*, Haz. Deniz Dalkılıç, İBB Yayınları, İstanbul, 2022, s. 353.

<sup>356</sup> Kurt, a.g.m., s. 785.

Haziran 1927’de 83 kişi olarak diplomalarını almış, ikinci dönem için de okula, Ağustos 1927 tarihinde 100 öğrenci daha kaydı yapılmıştır.<sup>357</sup>

Makinist okulu, 15 Eylül 1928 tarihinde Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti’nin isteği üzerine giderleri Türk Tayyare Cemiyeti tarafından karşılanmak üzere Milli Müdafaa Vekâleti emrine verilmiştir. Böylece okul askeri okul statüsüne geçmiş ve “Hava Gedikli Küçük Zabit Makinist Mektebi” olarak isimlendirilmiştir. Bu okuldan mezun olanlar astsubay olarak atanmıştır.<sup>358</sup>

Bu okulda yurtdışından<sup>359</sup> özellikle Fransa’dan<sup>360</sup> uzmanlar getirilerek eğitime katkı sağlanmıştır.

1934 yılından itibaren okulda eğitim gören makinistler, tayyare, telsiz ve elektrik branşlarında uzmanlık dallarına ayrılmıştır.<sup>361</sup>

İkinci Dünya Savaşı’nın sona ermesi ile 1947 yılında “Hava Makinist Okulu” adı altında önce Eskişehir’e, 1949 yılında ise tekrar İzmir/Gaziemir’e nakledilmiştir. Okul, 2 Ocak 1950 tarihinde yeniden teşkilatlandırılarak, önce “Hava Uçak Bakım Okulu” ve daha sonra “Hava Bakım Teknik Okul Komutanlığı” adını almıştır.<sup>362</sup>

Gaziemir’deki havacılıkla ilgili dört ayrı okulun bir çatı altında birleştirilmesi ile 13 Eylül 1969 tarihinde Hava Teknik Okullar Komutanlığı’nın bir parçası olmuştur.<sup>363</sup>

Günümüzde, Milli Savunma Üniversitesi Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu ismiyle eğitim ve öğretim faaliyetlerine devam eden okul, Türk Hava Kuvvetleri’nin teknik ve idari astsubay kaynağı olarak eğitim vermeye devam etmektedir.

---

<sup>357</sup> Kurt, a.g.m., s. 797.

<sup>358</sup> Kaymaklı, a.g.e., s. 175.

<sup>359</sup> BCA, 30.18.1.2 /27-25-20/20.04.1932; BCA, 30.18.1.2 /32-79-16/25.12.1932; BCA, 30.18.1.2 /33-7-1/23.01.1933.

<sup>360</sup> BCA, 30.18-1-2/12-41-20 /07.06.1930.

<sup>361</sup> Kurt, a.g.m., s. 799.

<sup>362</sup> Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu (msu.edu.tr), 04.09.2022.

<sup>363</sup> Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu (msu.edu.tr), 04.09.2022.

#### 4.2.1.4. İ.T.Ü. Makine Mühendisliği Bölümünde Havacılık Şubesi'nin Açılması

Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası'nın kuruluşu ile ülkemizde uçak mühendisi ve teknik personelinin de yetiştirilmesi için arayışlara girişilmiştir.

Arayış sürecinde, Etimesgut Uçak Fabrikası'nın Fabrika Müdürü Polonyalı Uçak Mühendisi Wedrychowski Jerz, Türkiye'de uçak mühendisi yetiştirilmek üzere açılacak okulda okutulacak, uçuş mekaniği, aerodinamik, uçak inşaatı (statik, mukavemet), motor inşaatı, hava seyrüseferi ve meteoroloji, borda aletleri, teçhizat (telsiz, silah, fotoğraf vs.), havacılık malzemeleri teknolojisi dersleri verebilecek konularında uzman dokuz personel görevlendirebileceklerini, 14 Mayıs 1941 tarihinde Türk Hava Kurumu Başkanlığı'na bildirmiştir.<sup>364</sup> Bu teklif Türk Hava Kurumu tarafından uygun bulunarak 5 Haziran 1941 tarihinde 1010-12058 sayılı yazı ile başbakanlığa arz edilmiştir. Türk Hava Kurumu'nun Yüksek Mühendis Mektebi'nde Tayyare Mühendisliği Şubesi açılması ile ilgili önerisi, Başbakanlık tarafından kabul edilmiş ve 10 Haziran 1941'de Türk Hava Kurumu ve Nafia Vekaleti'nin ortak çalışmasıyla sürecin yürütülmesi uygun görülerek, 1941 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü altında uçak inşaatı ihtisas dalı faaliyete geçirilmiştir.<sup>365</sup>

1941-1946 yıllarında Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası'nın personeli Mühendis Leszek Duleba, İTÜ Makine Bölümü Havacılık Şubesi'nde verdikleri dersler ile ilgili anılarında şu şekilde ifade etmiştir:

*1941 sonbaharında İstanbul Teknik Üniversitesi'nde uçak inşaatı ihtisas dalı harekete geçirildi. İki haftada bir birkaç günlüğüne Ankara'dan İstanbul'a giden Müh. St. Rogalski ve Müh. J. Teisseyre tarafından tasarım ve uçak oluşturma derslerini, uçak motorları teorisi ve inşası dersini ise Müh. J. Belkowski Fransızca olarak veriyorlardı. Havacılık tasarımları dayanıklılık ders notları Fransızca olarak Müh. F. Janik ve Müh. L. Duleba tarafından yazıldı. Bunlar Türkçeye tercüme edilmişti ve dersler sıkı sıkıya bunlara göre teknik üniversitenin bir Türk hocası tarafından veriliyordu. Ders notlarının müellifi olan Polonyalılar sınavlarda asistanlık*

<sup>364</sup> BCA, 030.10.00.00/61.409.15-7, 14.05.1941.

<sup>365</sup> Genç, a.g.t., s.101.

yapıyorlardı. Bu havacılık kursunun mezunu birkaç genç Türk mühendis, önce Türk Hava Kurumu Uçak Fabrikası'nın tasarım ofisinde kısa bir staj gördüler, akabinde 1945'te KA Birleşik Devletler Boeing Uçak Fabrikası'na staja gönderildiler. Bir sene sonra THK Uçak Fabrikası'nda çalışmak üzere döndüler.<sup>366</sup>

1943 yılında eğitimlerini tamamlayan 6 uçak mühendisi, uygulama eğitimi için 1944 yılı başında ABD'ye gönderilmiştir. 1944 yılında mezun olan 4 mühendis ise doğrudan Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası'nda çalışmaya başlamışlardır. Daha sonraki yıllarda fakültede eğitimlerini tamamlayarak mezun birçok Türk uçak mühendisi, Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası'nda ve Gazi Uçak Motor Fabrikası'nda görev almışlardır.<sup>367</sup>

1941 yılında kurulan Havacılık Şubesi, 1944 de Makine Fakültesi'nin bir bölümü haline getirilmiştir. Halen, İstanbul Teknik Üniversitesi bünyesinde Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi olarak ülkemize uçak mühendisi yetiştirmeye devam etmektedir.<sup>368</sup>

#### **4.2.1.5. Türk Hava Kurumu'nun Havacılık Eğitim Faaliyetleri**

Türk Hava Kurumu'nun kuruluşunun ilk yıllarında, kuruluş gayelerinden olan öncelikle gençlere havacılık eğitiminin verilmesi için yurtdışına uçak mühendisliği eğitimi almaları için sekiz öğrenci gönderilmiştir.<sup>369</sup> Yine aynı maksatla yukarıda açıklandığı gibi Hava Kuvvetleri'nde istihdam edilmek üzere Uçak Makinist Okulu, İstanbul/Yeşilköy'de 23 Nisan 1926 tarihinde açılarak, iki yıl içerisinde 172 makinistin eğitimi sağlanmıştır.

Türk Hava Kurumu, ilerleyen yıllarda yurtdışına mühendislik öğrenimi için öğrenci göndermeye devam etmiş, 1928-1930 yılları arasında on öğrenci daha bu eğitimden yararlanmıştır. Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Fuat Bey (Bulca), 30 Ağustos 1933'te alınan 35 uçağın isim koyma töreninde yaptığı konuşmasında, 8 yıl içerisinde elde edilen 43.000.000 TL'lik yardımlarla orduya 250 uçak hediye

<sup>366</sup> Genç, a.g.t., s.102.

<sup>367</sup> Doğan Özer, "II. Dünya Savaşı Yıllarında Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası (1939-1945)" *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 5, Sayı 12, 2018, s.24; Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, s. 259.

<sup>368</sup> Kurum Tarihi (itu.edu.tr), 16.11.2022.

<sup>369</sup> BCA,30-10/60-403-21, 27.10.1926.

ettiklerini, 11 uçak mühendisi, 172 makinist yetiştirdiklerini 10 makinisti de Avrupa'ya eğitime gönderdiklerini belirtmiştir.<sup>370</sup>

#### 4.2.1.5.1. Türkkuşu'nun Eğitim Faaliyetleri

Türk Hava Kurumu bünyesinde, 03 Mayıs 1935'te Türkkuşu'nun kurulması ile birlikte gençlere paraşüt, planör, motorlu uçuş ve model uçak eğitimleri verilmeye başlanmıştır.<sup>371</sup> Türkkuşu'nun eğitimlerinde, Vecihi Hürkuş gibi Türk öğretmenlerin yanında Sovyetler Birliği'nden gelen iki öğretmen de Ankara/Ergazi'deki meydanda, görev yapmışlardır. Öğretmenlerden Vecihi Hürkuş motorlu uçuş, Anohin planör, Romanof ise paraşüt dersleri vermiştir.<sup>372</sup>

Türkkuşu'nda öğrencilere uygulamalı eğitim verilmek üzere Eskişehir'in İnönü ilçesinde açılan kampta, 1936 yılından itibaren paraşüt, planör ve uçak eğitimi verilmeye başlanmıştır. Bu kampta, 20 kız, 120 erkek öğrenci, Eylül ayında planör eğitimlerini tamamlayıp, ertesi yıl uçak eğitimine alınmışlardır.<sup>373</sup>

Harbiye'den hava sınıfına ayrılan subayların ve Gazi Terbiye Enstitüsü'nün son sınıfındaki gençlerin, Türkkuşu'nda 1937 yılında düzenli uçuş eğitimlerine başlamaları sayesinde 2300 hava subayı daha Türk havacılığına katılmıştır.

Türkkuşu'nun yetiştirdiği en önemli şahsiyetlerden biri de Sabiha Gökçen'dir. Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen, Türkkuşu'nun 1935 yılında yapılan açılış töreninden etkilenmiş, Atatürk'ün teşviki ile Türkkuşu'nda uçuş eğitimine başlamıştır. Sabiha Gökçen'e, Atatürk tarafından bizzat Gökçen soyadı verilmesi bu noktada anlamlıdır. Gökçen, Sovyet Rusya'nın Kırım Koktebel Yüksek Planör okuluna giderek planör pilotu olmuş, yurda döndükten sonra girdiği Eskişehir Havacılık Okulu'ndan savaş uçağı pilotu olarak mezun olmuştur. Dünyanın ilk kadın savaş pilotu unvanını alan Sabiha Gökçen, Ege, Trakya ve Desim manevralarına katılmış, 1938 yılında Balkan turunu icra etmiştir. 1955 yılına kadar Türk Hava Kurumu'nda baş pilot olarak görev yapan Sabiha Gökçen, Türk havacılığına yaptığı katkıların yanında 1930'lu

<sup>370</sup> Verel, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, C.II, s.19-20.

<sup>371</sup> Adıgüzel, *Havacılık ve Türk Hava Kurumu*, s.35.

<sup>372</sup> Kılıç, a.g.m., s.389.

<sup>373</sup> Altuncuoğlu, v.d., a.g.e., s.142.

yıllarda modern Türk kadınının başarılarını, alanında bir öncü olarak dünyaya kanıtlamıştır.<sup>374</sup>

#### **4.2.2. Özel Sektör Tarafından Açılan Havacılık Eğitim Kurumları Ve Havacılık Sanayiine Katkıları**

1925-1952 yılları arasında uçak üretim faaliyetlerinde bulunan özel sektör firmaları, kurdukları fabrika, hava meydanları ve atölyelerinde, teknik personel ve pilot ihtiyacı oluşmuştur. Bu ihtiyacı karşılamak ve ülkeye havacı yetiştirmek için havacılık eğitim faaliyetlerinde bulunmuşlardır.

##### **4.2.2.1. Vecihi Sivil Tayyare Mektebi**

Vecihi Hürkuş, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk iki uçak projesini hayata geçirdikten sonra Türk havacılığının gelişmesi ve Türk halkının havacılığa olan ilgisini artırmak için İstanbul'da ilk sivil pilot okulunu açmaya karar vermiştir. Sivil Tayyare Mektebi Tüzüğü'nü dört nüsha hazırlayarak 21 Nisan 1932'de Genelkurmay Başkanlığı'na, Milli Eğitim Bakanlığı'na, Milli Savunma Bakanlığı'na ve İçişleri Bakanlığı'na göndermiştir. Okul "Vecihi Sivil Tayyare Mektebi" ismi ile 27 Eylül 1932'de resmi açılışını gerçekleştirmiştir.<sup>375</sup> Çeşitli yayım organlarında, "Mükemmel tedris, kara, deniz ve hava spor vasıtalarını cami ve gençleri hayata tecrübeli yollarda hazırlayan müstesna bilgi yuvasıdır." şeklinde tanımlanmıştır.<sup>376</sup>

Okul programı, motorlu ve motorsuz uçaklardan yola çıkarak, Vecihi Planör Mektebi (VPM) ve Vecihi Tayyare Mektebi (VTM) olarak iki ayrı şubeye ayrılmıştır. Planör eğitimi 3 ay, tayyare eğitimi ise 6 ay olarak belirlenmiştir. Başarılı öğrenciler, Planör şubesinden A Liyakat Diploması, Tayyare şubesinden, eğitim kara uçağıyla gerçekleşmiş ise B Liyakat Diploması, deniz uçağıyla gerçekleştirilmiş ise BD Liyakat Diploması ile mezun edilmişlerdir.<sup>377</sup>

---

<sup>374</sup> Serap Taşdemir, "Cumhuriyet Modernleşmesinde Örnek Bir Model: Sabiha Gökçen", *Türk Hava Kuvvetlerinin 100'üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, 8-10 Şubat 2011, Ankara, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, s.270-275; Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Birakanlar*, s. 163-170.

<sup>375</sup> Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Birakanlar*, s. 68.

<sup>376</sup> Canlı, a.g.t., s. 290.

<sup>377</sup> Canlı, a.g.t., s. 292.

Okula, 2 kız, 10 erkek toplam 12 öğrenci kaydolarak eğitim ve öğretime başlamış, eğitimler teorik ve uygulamalı olarak yapılmıştır. Okulun atölyesi Kalamış'ta, hangarı ve uçuş alanları Fikirtepe'de bulunmaktaydı.

Öğrencilerin eğitimi sırasında hiçbir uçuş kazası yaşanmamış, uçuş yapmayı başaran öğrenciler, 30 Ağustos 1933'teki Havacılık ve Zafer Bayramı'nda Nuri Bey Vecihi XVI, Vecihi XV ve Vecihi XIV uçakları ile gösteri uçuşu yapmışlardır.

Vecihi Bey, bütün il belediyelerine mektup yazarak il belediyesi tarafından desteklenecek en az bir öğrenciyi Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'ne göndermelerini teklif etmiştir. Bu öğrencileri, hem planör, hem de uçak kullanabilen pilotlar olarak yetiştirmeyi planlamış, belediyelerden eğitim alacak öğrencilerin seçiminde titiz davranmalarını istemiştir.<sup>378</sup>

19 Mayıs 1934'te Vecihi Hürkuş tarafından CHP Genel Sekreteri Recep Peker'e bir mektup yazılmıştır. Mektubunda, satın aldıkları benzin için indirimle gidilmesi, eğitim faaliyetleri sırasında ortaya çıkan borçlar hususunda destek istemiştir.<sup>379</sup> Ancak Vecihi Hürkuş, beklediği desteği alamamıştır.

Vecihi Hürkuş, açtığı uçuş okulunun maddi sorunlarına çözüm bulamamış, bir uçuş okulu için gereken alt yapıyı oluşturamamıştır. Okul, ana temelde maddi yetersizlikten kaynaklanan sorunlar nedeniyle sürdürülebilir olmaktan uzaklaşmış ve kapanmıştır.

#### 4.2.2.2. Nuri Demirağ Gök Okulu

Mehmet Nuri Demirağ, uçak fabrikası kurmanın yanında, üretimini yaptığı uçakları uçuracak pilot ve teknik personel yetiştirmek için eğitim kurumları açmış, havacılık eğitimi ile ilgili düşüncelerini de şu şekilde ifade etmiştir:

*... bütün orta mektep mezunları tayyare kullanabilmeli, üniversite mezunları ise bomba tayyaresine bile hakim olmalıdır.*<sup>380</sup>

<sup>378</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.336.

<sup>379</sup> BCA, 490-1-0-0/1542-271-1, lef 71-72; Canlı, a.g.t., s. 296.

<sup>380</sup> Deliorman, a.g.e., s. 28.

İstanbul Beşiktaş'ta etüt atölyesinin kurulduğu 1936 yılında, Sivas / Divriği'de de Büyük Gök Okulu'nun temelleri atılmıştır.<sup>381</sup> Gök Okulu'nda sadece uçucu yetiştirilmesi değil aynı zamanda ahlaki değerlere sahip bir neslin yetiştirilmesi de hedeflenmiştir.<sup>382</sup>

Mehmet Nuri Demirağ, pilot yetiştirmek üzere Yeşilköy'deki hava meydanının yanına 17 Ağustos 1941 tarihinde Gök Okulu'nu kurmuştur. Kurulan bu okulda, teorik ve uygulamalı havacılık eğitimleri verilmeye başlanmıştır.<sup>383</sup> Okul, uçucu personel ve teknik personel olmak üzere iki kademeli eğitim vermek üzere programlanmıştır. Okulda, Divriği'deki Gök Okulu mezunu gençler ile İstanbul'daki gönüllü üniversite öğrencilerinin eğitilmesi planlanmıştır.<sup>384</sup> Okul, ilk mezunlarını 1942 yılının Ağustos ayında vermiş, 1943 yılına kadar toplam 290 pilot yetiştirmiştir.<sup>385</sup>

Mehmet Nuri Demirağ, imal ettiği uçakları, Türk Hava Kurumu'na, Türk Hava Kuvvetleri'ne ve yurt dışına satış yapamamış ancak, Gök Okulu'nda eğitim amaçlı kullanmıştır. Bu sayede havacılığın gelişmesine, uçak üretiminin yanında eğitim alanında da katkı sağlamıştır.

---

<sup>381</sup> Yalçın, "Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886–1957)", s. 753.

<sup>382</sup> Yalçın, "Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886–1957)", s. 755.

<sup>383</sup> Tatar a.g.e., s.293.

<sup>384</sup> Dervişoğlu, a.g.e., s.95.

<sup>385</sup> Tatar, a.g.e., s.295.

## SONUÇ

Dünya havacılık sektörü, 1903 yılında Amerikalı Wright kardeşlerce tasarlanan ve uçurulan Flayer –I tipi uçuş aracından günümüze kadar büyük bir gelişme kaydetmiştir.

Geçen 120 yıllık dünya havacılık sürecine, Türkler de 1911 yılından itibaren dâhil olmuş ve gelişmeleri yakından takip etmiştir. Özellikle savaşlarda, hava gücünün savaşın seyrini değiştirecek duruma gelmesi, 1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin de havacılık sektörüne yatırım yapmasının başlıca nedenidir.

Uluslararası arenada cereyan eden olaylar ve Türkiye'nin ülkeye yönelik tehdit algıları, Türkiye'de havacılık sanayiinin gelişimini ve uçak imalatlarının seyrini etkilemiştir. Güvenliğe yönelik tehdit algılarının değişimine göre uçak imalatında zaman zaman ilerleme ve duraksamalar yaşanmıştır. TOMTAŞ'ın kuruluşundan önce İngiltere ile olan Irak sınırı ihtilafı, Etimesgut Uçak Fabrikası ve Gazi Uçak Motoru Fabrikası'nın kuruluş yıllarında yaşanan İkinci Dünya Savaşı, Türkiye'de uçak imalatının artırılmasına yol açmıştır. İkinci Dünya Savaşı sürecinde de Türkiye'de "savaşlar icatların anasıdır" deyimine uyan, özgün uçak tasarımlarının ve üretimlerinin yoğunlaştığı bir dönemdir. Türkiye'de, 1925- 1952 yılları arasındaki havacılık sanayisinin bu durumu, gelişmenin daha çok askerî kaygılar üzerine şekillendiğini göstermektedir. İkinci Dünya Savaşı sonrasında ABD'nin yardım ve desteği, Türkiye'nin kendini güvende hissetmesine sebep olmuş, Türkiye'nin liberal ekonomik sisteme geçmesinin de etkisi ile Etimesgut Uçak Fabrikası ve Gazi Uçak Motoru Fabrikası'nın kapanması hızlandırılmıştır.

Türkiye'nin askerî havacılık teşkilatı, havacılık alanında dünyadaki gelişmeleri takip ederek, bünyesine yerleştirmiş ve Türkiye'nin savunmasında en önemli dört kuvvetten biri haline almıştır.

Türkiye, cumhuriyetin kuruluşu ile ulus devlet inşasında, dışa bağımlılığı kaldırmak, kalkınmayı sağlamak için sanayi hamleleri yapmış, ekonomiyi güçlendirmek için 1924'de Türkiye İş Bankası, 1925'de Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası'nı kurmuş, 1927'de ise Teşvik-i Sanayi Kanunu'nu çıkarmıştır. Mustafa Kemal Paşa ve dönemin yöneticileri, bağımsızlık için yapılan savaşlardaki

tecrübelerinden dolayı, havacılık sanayisine ayrıca önem vererek yatırımlar yapmış, uçak üretmek üzere TOMTAŞ'ın kuruluş çalışmalarını başlatmışlardır. Bu politikalar doğrultusunda Atatürk, şunları söylemiştir:<sup>386</sup>

*“...ordumun da askeri havacılık alanında uygar ülkelerle yarışacak duruma gelmesini diliyorum. Bizim havacılarımızın cesaret ve bilgi yönünden, Batılı ülke havacılarından çok daha üstün olduklarına ve olacaklarına inanıyorum. Ancak çağın araç ve gereçlerini kendilerine vermek zorundayız. Yarışa onların koşulları ile girmelerini sağlamak ana görevimizdir. Uçak fabrikaları yapmak, uçak yedek parçaları yapacak fabrikaları kurmak başlıca amaçlarımızın içindedir...”*

Türkiye’de kamu ve özel sektör kuruluşları, 1925- 1952 yılları arasında dört farklı ülke lisansı ve özgün tasarımlarla uçak imalatı yaparak, havacılık sektörüne ve sanayisine doğrudan ya da dolaylı birçok katkı sağlamıştır. Bu durum Türkiye’yi, emayit olmadığı için elindeki uçakları uçuramayan bir ülke durumundan, kendi özgün uçak projelerini tasarlayan ve üreten bir ülke haline getirmiştir.

Türkiye’de kurulan ilk uçak fabrikaları, daha çok ülkenin savunmasına yönelik amaçlarla kurulduğundan, üretilen uçaklar da genel olarak savaş ve eğitim uçaklarıdır. Böylece, Türk Hava Kuvvetleri’nin güçlendirilmesi hedeflenmiştir.

Türkiye’de gerçekleştirilen uçak imalatı, Türk havacılık teknolojisinin ve sanayiinin gelişiminde önemli bir yere sahiptir. İlk üretilen uçaklar, kapasite, kullanım ve performans bakımından daha basit modellerde ve daha düşük kapasitelerde iken, 1952 yılına gelindiğinde Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası’nda tasarlanan özgün uçak modelleri, döneminin dünya standartlarına ulaşmış, güncel teknolojiyi yakalamıştır. Üretilen uçaklardan bir kaçı farklı ülke devlet başkanlarına hediye edilmiş, bir ülkeye de uçak ihracatı gerçekleştirilmiştir. İhracat konusunda birçok talep olmasına rağmen, iç ve dış etkiler nedeniyle engeller çıkmış ve ihracat istenilen seviyeye ulaşamamıştır.

Uçak üretiminde, Türkiye’ye ait özgün modeller tasarlanması, havacılık alanında teknolojik açıdan önemli bir gelişim kaydedildiğinin en bariz göstergesidir. Vecihi Hürkuş ile başlayan özgün tasarım süreci, Mühendis Selahattin Reşit Alan ile

---

<sup>386</sup> Tayhani, a.g.e., s. 214.

devam etmiş, Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası Etüt Dairesi tarafından yapılan tasarımlarla zirveye ulaşmıştır. Özellikle 1950’li yıllarda yapılan tasarımlar, dönemin dünya uçak teknolojisi ile aynı seviyeye ulaşmıştır. 1925’te başlayan uçak imalat süreci, Ar-ge faaliyetlerini tetiklemiş ve geliştirmiştir. Bu süreç sadece uçak modellerini geliştirmekle kalmamış, uçak imalat sektörünün kendisinin de gelişmesine katkı sağlamıştır. İmalat konusundaki teknolojik gelişmeler takip edilerek, yeni teknolojiler Türkiye’ye getirilmiştir. Havacılık test teknolojisi gelişmiş, döneminin en modern “Rüzgâr Tüneli” Türkiye’de kurulmuştur. Ayrıca motor üretim tesisleri kurulmuş, özgün motor imalatları yapılmıştır. Türkiye’de motor üretimlerine de uçak imalatları sayesinde başlanmıştır.

Uçak üretim faaliyetleri ile gelişme gösteren Türk havacılık sektörünün gelişim sürecine, sadece teknolojik gelişme ve uçak modellerinin geliştirilmesi bakımından yaklaşamaz. Üretim serüveninin bir de insan kaynakları bakımından gelişime katkısı vardır. Üretim süreçlerinde yurt dışına gönderilen inceleme ve fizibilite ekipleri, eğitim için yurt dışına gönderilen Türk teknik elemanları, yapılan anlaşmalarla yurt dışından getirilen yabancı uyruklu teknik personel, Türk havacılığının, insan kaynakları bakımından da gelişmesini sağlamıştır. Bugün için ulaşılan seviyeye bakıldığında oldukça önemli gelişmeler elde edildiği görülebilmektedir. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün yayınladığı 2022 yılı verilerine göre, Türk havacılık sektöründeki uçak-helikopter pilot sayısının 11.926’ya ulaştığı ve bu sayının sadece 467’sinin yabancı uyruklu olduğu görülmektedir. Havacılık alanında hizmet veren teknik personel sayısının ise 8.374 kişi olduğu görülmektedir. İnsan kaynakları gelişimi bakımından bu rakamlar oldukça önemlidir. Bu günün havacı kadrolarının temelleri, cumhuriyetin kuruluşundan itibaren başlatılan özellikle 1925–1952 yılları arasında gerçekleştirilen uçak üretim sürecindeki çalışmalar, personel politikaları ve eğitim faaliyetlerine dayanmaktadır.

Havacılık sektöründe, insan kaynakları ile ilgili ortaya çıkan ihtiyaçlar, havacılık eğitim faaliyetlerini arttırmıştır. Sektörün ihtiyaç duyduğu uçuş personeli ve teknik personelin yetiştirilebilmesi için uçuş okulları ve teknik bölümler açılmıştır. Ayrıca yurt içi ve yurt dışında çeşitli eğitim faaliyetleri ve eğitim planlamaları yapılmıştır. Bu nedenle Türkiye’de, 1925–1952 yılları arasındaki imalat sürecinde, yoğun olarak eğitim uçaklarının imalatları gerçekleştirilmiştir. Eğitim için

kullanılacak uçaklar da yine uçak imalat sürecinin mahsulleridir. Bugün Türkiye’de 2023 yılı YÖK verilerine göre 7 Üniversitede pilotaj eğitimi verilmektedir. Konu Havacılık eğitimi veren özel uçuş okulları ile birlikte değerlendirildiğinde, havacılık ile ilgili eğitim veren pek çok kurum bulunmaktadır. Havacılık eğitiminin alt yapısı, yine 1925’li yıllarda başlayan uçak imalat sürecine dayanmaktadır.

Uçak imalatı sayesinde elde edilen teknoloji birikimi ve personel tecrübesi, Türkiye’deki uçakların bakım onarım işlerinin dış kaynaklar tarafından yapılma zarurietini de ortadan kaldırmıştır. Türkiye’de 1925-1952 yılları arasında uçak bakım ve onarım ihtiyaçları, büyük çoğunlukla milli imkânlar ile giderilmeye çalışılmış ve böylece ülke ekonomisine de katkı sağlanmıştır.<sup>387</sup>

Kurtuluş Savaşı döneminde Birinci Dünya Savaşı’ndan kalan bakımsız ve arızalı uçakların uçar hale getirilebilmesi için gerekli yedek parça ve emayit, ülke içinde üretilemediğinden, I. ve II. İnönü Savaşları ile Sakarya Savaşı’nda ancak 2-3 uçakla mücadele edilebilmişti. Yedek parça temininde Türkiye bu halde iken, Cumhuriyet kurulduktan sonra başlayan uçak imalat süreci, yedek parça üretimine de vesile olmuş, uçakların bakım ve onarımları için ihtiyaç duyulan pek çok yedek parça, ülke içinde temin edilir hale gelmiştir. Böylece ülkede yedek parça üretimi ve yan sanayiinin gelişmesine katkı sağlamıştır.

Havacılığı geliştirmek için Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk yıllarındaki kısıtlı ekonomik imkânlar sebebiyle halkın desteğine başvurulmuştur. Türk Tayyare Cemiyeti’ne bağış yapanlara yaptıkları bağış miktarına göre bronz, gümüş, altın ve elmaslı madalya verilmiş, 10.000 TL bağışlayanların adı da alınacak uçağa isim olarak konmuştur.<sup>388</sup> Böylece havacılık halk desteğiyle buluşturularak, ekonomik yönden güçlenmesi ve havacılık sektörünün oluşması sağlanmıştır.

Cumhurbaşkanı Atatürk’ün girişimleri ile kurulan Türk Tayyare Cemiyeti’ne bağlı Türkkuşu’nda uygulamalı havacılık eğitimlerine geçilerek Türk gençliği, havacılığa teşvik edilmiştir. Türkkuşu’nun açılış törenine Sabiha Gökçen ile giden Atatürk, Sabiha Gökçen’i ve Türk gençliğini havacılığa teşvik etmek için konuşmasında; *“Türk çocuğu her işte olduğu gibi havacılıkta da en yüksek seviyede*

<sup>387</sup> BCA,30-18-1-2/98-33-20- 25.04.1942; BCA, BCA,30-18-1-2/112-66-20-10.10.1946.

<sup>388</sup> Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, s.178.

*gökte seni bekleyen yerini az zamanda dolduracaksın. Bundan hakiki dostların sevinecek mesut olacaktır.*” sözlerini söylemiştir.<sup>389</sup>

İlgili dönemde üretim sürecine, özel sektörün de dâhil olmasıyla Türk havacılığında sivil havacılık sektörü de oluşmaya başlamış, askerî alan ile birlikte, nakliye, turizm, sağlık ve tarım gibi alanlarda da havacılık hizmetleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu sayede, havayolu taşımacılığı başlamış, havaalanlarındaki havacılık yer hizmetleri de gelişme göstermiştir. Türkiye 2022 yılı itibariyle dünya yolcu trafiği sıralamasında 8. sırada, Avrupa yolcu trafiği sıralamasında ise 4. sırada yer almıştır. Avrupa uçak trafiği sıralamasında 948.000 uçuş ile 6. sırada yer almıştır. Bu rakamlar değerlendirildiğinde, Türk havacılığının önemli bir noktaya ulaştığı görülebilmektedir. Bütün bu ilerlemelerin temelleri, 1925 – 1952 yılları arasındaki uçak üretim faaliyetleri ile elde edilen tecrübe ve gelişmelere dayanmaktadır.

Kurulan uçak fabrikaları, kuruldukları bölgelerde sanayii alt dallarının ve alt yapılarının gelişmesini de sağlamıştır. Çeşitli teknik üretim sektörleri ortaya çıkmış, yedek parça ve imalat teknolojileri gelişmiştir. Böylece uçak üretim tesisleri, ekonomik yönden buldukları bölgeleri canlandırarak bölge ekonomisine katkı sağladıkları gibi, genel bir değerlendirme ile yan sanayii ve istihdam bakımından ülke ekonomisine de katkı sağlamışlardır.

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra uygulanan ekonomi politikalarından dolayı, THK Etimesgut Uçak Fabrikası ve Gazi Uçak Motor Fabrikası 1952 yılında Makine Kimya Endüstrisi Kurumu’na devredilmiştir. Böylece Türkiye’nin kurucuları tarafından büyük bir özveriyle kurulan havacılık sanayisi, uçak üretiminde duraklama dönemine girmiştir.

Türkiye’nin uçak imalat fabrikalarını kapatma sürecine girdiği 1950’li yıllarda, ABD ve Avrupa ülkeleri uçak üretimlerini sayı, nitelik ve nicelik olarak artırarak dünya pazarlarını ele geçirmişlerdir. 2000’li yılların başında, dünya üzerinde havacılık faaliyetlerinde bulunan ve ilk 100 firma arasına giren, ABD’nin 52, İngiltere’nin 12, Almanya’nın 4, Fransa’nın 4 firması bulunurken, Türkiye’nin sadece ASELSAN firması bu kategoriye girmeyi başarmıştır. Bu durum, 1952 yılında uçak imalatı yapan

---

<sup>389</sup> Serap Taşdemir, a.g.m., s. 271.

fabrikaların kapatılıp, havacılık alanında hazır teknolojilerin alım yoluna gidilmesinin etkilerinden biri olarak değerlendirilebilir.<sup>390</sup>

Günümüzde Türkiye havacılık sektöründe meydana gelen gelişmelerin, 1925'ten, 1952 yılına kadar gerçekleştirilen uçak imalat sürecinde elde edilen tecrübeler ile doğrudan ilgisi vardır. 1925–1952 yılları arasında kurulan resmi ve özel sektör uçak fabrikaları günümüzde, TUSAŞ, HAVELSAN, ASELSAN, ROKETSAN ve ASPİLSAN gibi havacılıkla ilgili kuruluşların kurulmasında teknoloji ve insan kaynakları bakımından bir alt yapı oluşturmuştur.



---

<sup>390</sup> Şennur Sezgin, *Hava Savunma Sanayinin Ekonomik Analizi: Türkiye ve İngiltere Karşılaştırması*, Nisan Kitapevi, Eskişehir, 2017, s. 128-133.

## KAYNAKÇA

### A) Arşiv Belgeleri

BCA, 51/2-6-11, 05.04.1926.

BCA, 30-18-1-1/20-59-3,15.09.1926.

BCA, 51/8-68-26, 29.02.1928.

BCA,30-10/60-403-21, 27.10.1926.

BCA,30-10/60-403-34, 02.01.1929.

BCA, 230-0-0-0/8-26-3/ 18.12.1924.

BCA, 030-18-1-1/15-50-20/ 05.08.1925.

BCA, 030-18-1-1/26-63-2 /20.11.1927.

BCA, 30-18-1-2/6-57-15-8591-27.11.1929.

BCA, 30.18.1.2 /24.72.17/03.11.1931.

BCA, 30.18.1.2 /41.92.3/28.12.1933.

BCA, 30.18.1.2 / 24.72.17-11895- 3.11.1931

BCA, 30.18.1.2 /66.53.12/20.06.1936.

BCA, 30.18.1.2 /83-52-1/09.06.1938.

BCA, 30.10 / 59.399.8-6141/21.4.1938.

BCA, 30.18.1.2 /40.80.17-15279-12.11.1933.

BCA, 30.18.1.2 /92-86-9/10.09.1940.

BCA, 30.18.1.2 /88-87-9/04.09.1939.

BCA, 30.18.1.2 /70-94-8/17.12.1936.

BCA, 30.18.1.2 /79-85-15/07.10.1937.

BCA, 30.18.1.2 /92-97-4/10.10.1940.

BCA, 30.18.1.2 /106-74-3/16.10.1944.

BCA, 30.18.1.2 /92-83-1/20.08.1940.

BCA, 30.18.1.2 /108.41.8/02.07.1945

BCA, 30.18.1.2 /108.48.20/09.08.1945.

BCA, 30.18.1.2 /84-67-6/19.07.1938.

BCA, 30.18.1.2 /83.54.18/21.06.1938.

BCA, 30.18.1.2 /86-24-4/20.03.1939.

BCA, 030. 18-1-1-2/98-33-20/ 25.04.1942.

BCA, 30.18.1.2 /103.67.20/11.09.1943.

BCA, 30.18.1.2 /107.107.10/30.03.1945.

BCA, 030.10/01-02/61.409.15, 13.05.1941.

BCA, 30.18.1.2 /112.66.20/10.10.1946.

BCA, 30.10.00 /61.412.31/19.09.1941.

BCA, 30.10.0.0 /61.409.24/01.12.1941.

BCA, 030.10/58.396.14-68339- 24.04.1946.

BCA, 030-1-0-0/100-619-5/ 00.11.1948.

BCA,030.10.59.399.23-29.11.1939.

BCA, 30.18.1.2 /40.80.17-15279-12.11.1933.

BCA, 30.18.1.2 / 24.72.17-11895- 3.11.1931.

BCA, 30.10 / 59.399.8-6141-20.4.1938.

BCA, 30.10 / 59.399.8-6141-20.4.1938.

BCA, 30.18.1.2 /86-12-7/15.02.1939.

BCA, 30.18.1.2 /93-103-8/06.11.1940.

BCA, 30.18.1.2 /92-97-8/10.10.1940.

BCA, 30.18.1.2 /94-30-7/09.04.1941.

BCA, 30.18.1.2 /104-4-17/22.12.1943.

BCA, 30.18.1.2 /25-10-9/20.02.1932.

BCA, 30.18.1.2 /43-20-18 /09.04.1934.

BCA, 30.18.1.2 /43.14.4/13.03.1934.

BCA, 30.18.1.2 /43.19.1-2/07.04.1934.

BCA, 30.18.1.2 /89.129.13/19.01.1940.

BCA, 30.10.0.0 /57.384-22.

BCA, 30.18.1.2 /27-25-20/20.04.1932.

BCA, 30.18.1.2 /32-79-16/25.12.1932.

BCA, 30.18.1.2 /33-7-1/23.01.1933.

BCA, 30.18-1-2/12-41-20 /07.06.1930.

## B) Kitaplar

Adıgüzel, M. Bahaddin, Akgül, Akkuş, Songül, Kula, Candan, *Havacılık ve Türk Hava Kurumu*, T.H.K. Yay., Ankara, 2006.

Adıgüzel, M. Bahaddin, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, T.H.K. Yay., Ankara, 2006.

\_\_\_\_\_, *Gökteki Venüs*, T.H.K. Yay., Ankara, 2007.

Akkurt, H. Caner, *Bitmeyen Şarkımız Nuri Demirağ Hayatı ve Mücadelesi*, DH Yayınları, 2018.

Altuncuoğlu, Neslihan, Özhan, Hatice Özlem, Hodancı, Yağmur, Erdoğan, Abdullah, *Kayseri Uçak Fabrikası*, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Kayseri, 2021.

Batur, Zübeyr, *Kanatlı Şövalyeler*, Akasya Kitap, Ankara, 2011.

Bayrak, Rifat, *Kayseri Tayyare Fabrikası Havacılık Tarihi*, Kayseri Melikgazi Belediyesi Kültür Yayınları, Kayseri, 2021.

Boratav, Korkut, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2005*, İmge Kitabevi, Ankara, 2006.

Deliorman M. Necmettin, *Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri*, Nu. D. Matbaası, İstanbul, 1957.

Demirer, Mehmet Arif, *Atatürk'ün Tayyarelerinin Tarihçesi 1926-1955*, Sonçağ Yayınları, İstanbul, 2017.

Deniz, Dalkılınç, *Doğuşu ve Gelişimi Türk Havacılık Tarihi*, İBB Yayınları, İstanbul, 2022.

Deniz, Tuncay, *Türk Uçak Üretimi*, Ertem Matbaası, 2004.

Dervişoğlu, Fatih M, *Nuri DEMİRAĞ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, Ötüken Yay., İstanbul, 2007.

Eroğlu, Ömer, *Türkiye Ekonomisi*, Alter Yay., Ankara, 2014.

Fırtına, H.İbrahim, *Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları 1922-1930*, Kırmızıkeçi Yayınevi, İstanbul, 2018.

Gündüz, Arif Emre, *Türk Kartallarının Doğuşu Osmanlı'da Havacılığın Kısa Tarihi*, Ketebe Yayınları, 2018.

Gürer, Mehmet Gürbüz, *Vecihi Hürkuş Göklerin Korkusuz Adamı*, Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği Yay., İstanbul, 2008.

Gürer, Turgut, *Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer Cepheden Meclise Büyük Önder İle 24 Yıl*, Özkaracan Matbaacılık, İstanbul, 2006.

Hürkuş, Vecihi, *Havada 1915-1925*, Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği Yay., İstanbul, 2008.

\_\_\_\_\_, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi Yay., İstanbul, 2000.

İnan, Afet, *İzmir İktisat Kongresi*, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 2020.

Kansu, Yavuz, Öztuna, Yılmaz, Şensöz, Sermet, *Havacılık Tarihinde Türkler*, c.1, Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müd., Ankara, 1971.

Kapucu, Davut, Korkmaz, Erdal, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Askeri Hava Seyahatleri (1909-1939)*, Karakum Yayınevi, 2020.

Karakaş, Nuri, *Türk-Amerikan Siyasi İlişkileri (1939-1952)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013.

Kaymaklı, Hulusi, *Havacılık Tarihinde Türkler-II*, Kültür Ofset, Ankara, 1997.

Okar, Avni, *Türkiye'de Tayyarecilik 1910-1924*, Yapı Kredi Yay., İstanbul, 2018.

Sarp, İrfan, *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*, Pozitif Yay., İstanbul, 2010.

Sezgin, Şennur, *Hava Savunma Sanayinin Ekonomik Analizi: Türkiye ve İngiltere Karşılaştırması*, Nisan Kitapevi, Eskişehir, 2017.

Şakir, Ziya, *Nuri Demirağ Kimdir?*, Kenan Matbaası, 1947, İstanbul.

Şimşek, Muhittin, *Bir Öncünün Romanı Nuri Demirağ*, Alfa Basım Yayım, İstanbul, 2016.

Tatar, Cengiz, *İstikbal Göklerdedir Mustafa Kemal Atatürk ve Türk Havacılığı*, Galeati Yayıncılık, Ankara, 2022.

Tayhani, İhsan, *Atatürk'ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii (1923-1950)*, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara.

Tezel, Yahya Sezai, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi 1923-1950*, Yurt Yayınları, Ankara, 1986.

Verel, Oktay, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, c.I, İstanbul, T.H.K., 1985.

\_\_\_\_\_, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, c.II, İstanbul, T.H.K., 1985.

Yalçın, Osman, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2019.

\_\_\_\_\_, *Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi (1911 – 1950)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2021.

Yavuz, İsmail, *Mustafa Kemal'in Uçakları Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2020.

Yücel, Fikret, *Cumhuriyet Türkiyesi'nin Sanayileşme Öyküsü*, TTGV Yay., Ankara, 2017.

*Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, Ankara, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayını, 1964.

### C) Makaleler

Ayhan, Yusuf, “Mahmut Şevket Paşa Türk Havacılığını Kurarken Tayyare İanesi Kampanyası Açarak Milletten Destek Almıştı”, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, c. II, İstanbul, 1983, s. 499-501.

Dikduran, Salim, “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Havacılık”, *Doğuşu ve Gelişimi Türk Havacılık Tarihi*, Haz. Deniz Dalkılıç, İBB Yayınları, İstanbul, 2022, s. 55-131.

Kapucu, Davud, ‘Arşiv Belgeleri Çerçevesinde İnönü Muharebelerinin Kazanılmasında Türk Havacılarının Katkısı’, *Belgi Dergisi*, Sayı:23, 2022, s. 73-98.

\_\_\_\_\_, “Türk Havacılığının Savaşın Külleri Arasından Yükselişi”, *Doğuşu ve Gelişimi Türk Havacılık Tarihi*, Haz. Deniz Dalkılıç, İBB Yayınları, İstanbul, 2022, s. 166-233.

Kılıç, Mustafa, “Türk Tayyare Cemiyeti - Türk Hava Kurumu”, *Doğuşu ve Gelişimi Türk Havacılık Tarihi*, Haz. Deniz Dalkılıç, İBB Yayınları, İstanbul, 2022, s.346-413.

Kurt, Emin, “Cumhuriyet Dönemi Teknik Eğitim Modernleşmesinde Tayyare Makinist Mektebi” *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Sayı:34, Güz 2021.

Orakçılar, Abdullah, “Türk Hava Kurumu’nun Dünü Bu Günü ve Yarınları”, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, c. II, T.H.K. Yay., Ankara, 1985, s. 175-178.

Özer Doğan, “II. Dünya Savaşı Yıllarında Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası (1939-1945)” *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 5, Sayı 12, 2018, s.21-27.

Taşdemir, Serap, “Cumhuriyet Modernleşmesinde Örnek Bir Model: Sabiha Gökçen”, *Türk Hava Kuvvetlerinin 100’üncü Yılı Uluslararası Tarih Sempozyumu*, 8-10 Şubat 2011, Ankara: Hava Kuvvetleri Komutanlığı, s.267-278.

Ünal, Nazmi, “Kuruluşunun 61. Yıldönümünde Türk Hava Kuvvetlerine Bir Bakış”, *İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir*, c. II, İstanbul, 1983, s. 505-507.

Yalçın, Osman, Türk Hava Kuvvetleri Tarihinde Hava Okulu ve Harp Okuluna Geçiş Süreci, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, Cilt 9, Sayı 17, 2015, s. 229 – 260.

Yaşar Selman, 'Büyük Taarruzda Türk Havacıları', *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C:1, S:2, 2008, s.77-85.

#### **D) Tezler**

Akdemir, Yılmaz, *Atatürk Dönemi Türk Havacılığı*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 2005.

Canlı, Aykut, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Askeri ve Sivil Havacılık Eğitimi (1911-1950)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2019.

Erdemli, Mustafa Gökhan, *Dünden Bu Güne Türk Havacılık Tarihi ve Eskişehir*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2011.

Evsile, Mehmet, *Atatürk Devri Harp Sanayii (1920-1938)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ, 1992.

Genç, Özgür, *Türk Hava Kurumu (THK) Etimesgut Uçak Fabrikası*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2018.

Oğuz Çak, Seza, *Türk Havacılığı ve Kayseri Uçak Fabrikası*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Van, 2017.

Sarıkaya, Cevat, *Tarihi Gelişim İçerisinde Türk Hava Harp Sanayi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gebze Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gebze, 2015.

Sarısır, Serdar, *Atatürk Dönemi Milli Hava Harp Sanayii İçinde Kayseri Tayyare Fabrikasının Yeri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri, 1998.

Uçar, Emre, *Türk Havacılık Sanayiinde Kayseri Uçak Fabrikası'nın Yeri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale, 2008.

Yusufoğlu, N. Tuba, *Türkiye’de Havacılık ve Uçak Sanayii Yapıları: 1923-1940*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2017.

### **E) Gazeteler**

“Cemiyetin İlk Tayyaresi”, Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi, 25 Mayıs 1925, s. 1.

“Atatürk Hava Kurumuna 10.000 Lira Verdi”, Ulus Gazetesi, 30 Mayıs 1935, s. 1.

“Havacılığın İnkişafı”, *Cumhuriyet*, 2 Mart 1937, s.1.

“Gazi Hz. Kayseri’ye Vasıl Oldu”, *Akşam*, 5 Şubat 1934, s.1;

“Gazi Hz. Nigdeyi tefrif buyurdular”, *Cumhuriyet*, 6 Şubat 1934, s.1.

“Milli Şefimizin Kayseri’de Tetkikleri”, *Ulus*, 27 Birincikanun 1939, s.1.

“General Eidemann Yarın Şehrimizden Ayrılıyor”, *Ulus*, 1 İkinciteşrin 1936, s.1.

“THK Etimesgut atölyesi fabrika haline ifrag edilecek”, *Ulus*, 23 Mart 1941.

“Türk Hava Kurumu Kurultayında” *Ulus*, 26.05.1935, s. 1, 6.

“Türkiye’de İmal Edilen İlk Yolcu Tayyaresi”, *Cumhuriyet*, 11.01.1944, s. 3.

### **G) Türk Hava Kurumu Zabıtları**

Türk Hava Kurumu Altıncı Kurultayı Zabıtları

### **H) İnternet Kaynakları**

<http://www.T.H.K.-ucak.com/5-turk-sivil-havacilik-tarihi> (03.11.2021)

<https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/Hvkk/79>, 12.03.2022.

Türk Hava Kurumu - Türk Tayyare Cemiyeti (T.T.C.) ([thk.org.tr](http://thk.org.tr)), 15.04.2022.

Junkers A 20 ([de-academic.com](http://de-academic.com)), 19.05.2022.

Junkers A 20 ([de-academic.com](http://de-academic.com)), 20.05.2022

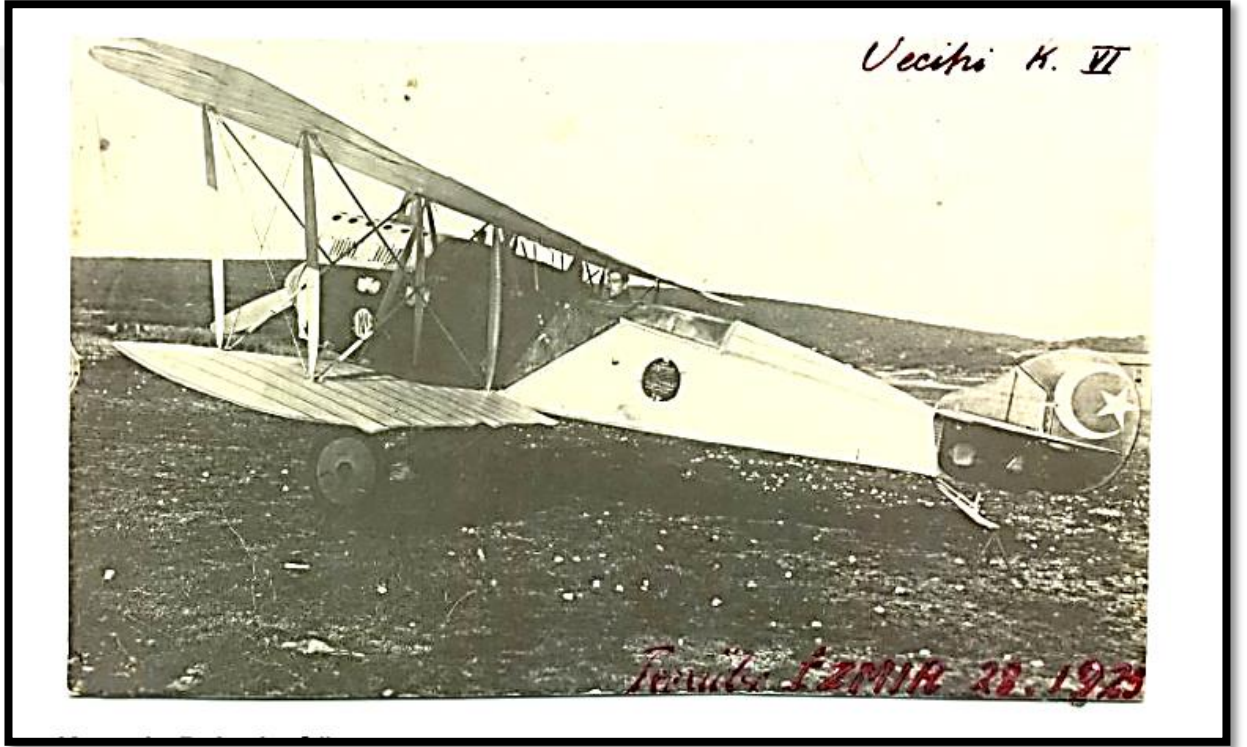
Hava Astsubay Meslek Yüksek Okulu ([msu.edu.tr](http://msu.edu.tr)), 04.09.2022.

## EKLER

**Ek 1:** Vecihi Hürkuş'un imal ettiği ilk Tayyare

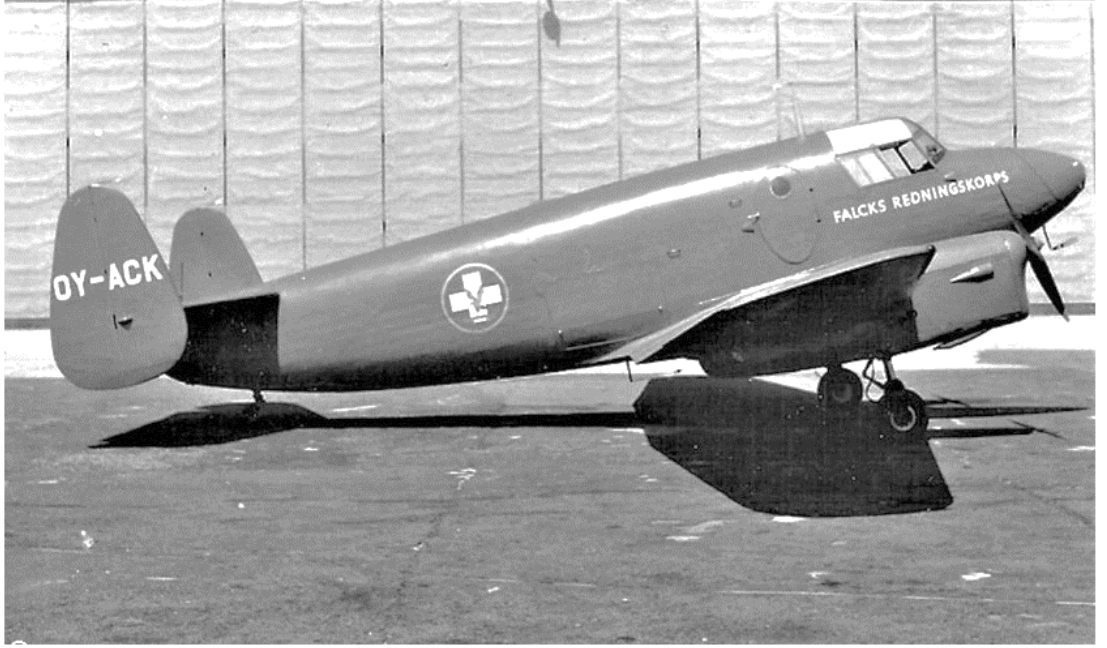
Kaynak: Hürkuş, Vecihi, *Havada 1915-1925*, Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi

Derneği Yay., İstanbul, 2008, s.163.



**Ek 2:** THK-5A (TC-THK-AY) “Danimarka’ya satılan Türk uçağı”

Kaynak: [Danish register of civil aircraft - OY-ACK - Turk Hava Kurumu THK-5A \(oy-reg.dk\)](http://danishregisterofcivilaircraft.com/oy-ack-turk-hava-kurumu-thk-5a-oy-reg.dk)  
16.11.2022.



### Ek 3: Nu-38 Uçağı

Kaynak:<https://www.google.com.tr/search?q=Tarihi+T%C3%BCrk+u%C3%A7ak+foto%C4%9Fraflar%C4%B1Tarihi+Türk+uçak+fotoğrafları+03.07.2022>



**Ek 4: PZL P24 uçağı**

Kaynak: Türk Hava Kurumu Müzesi



**Ek 5: Curtiss Hawk II Uçağı**

Kaynak: [250px-Curtiss-Hawk\\_II\\_ucağı.bmp.png \(250x171\)](http://250px-Curtiss-Hawk_II_ucağı.bmp.png) ([ataturkansiklopedisi.gov.tr](http://ataturkansiklopedisi.gov.tr))



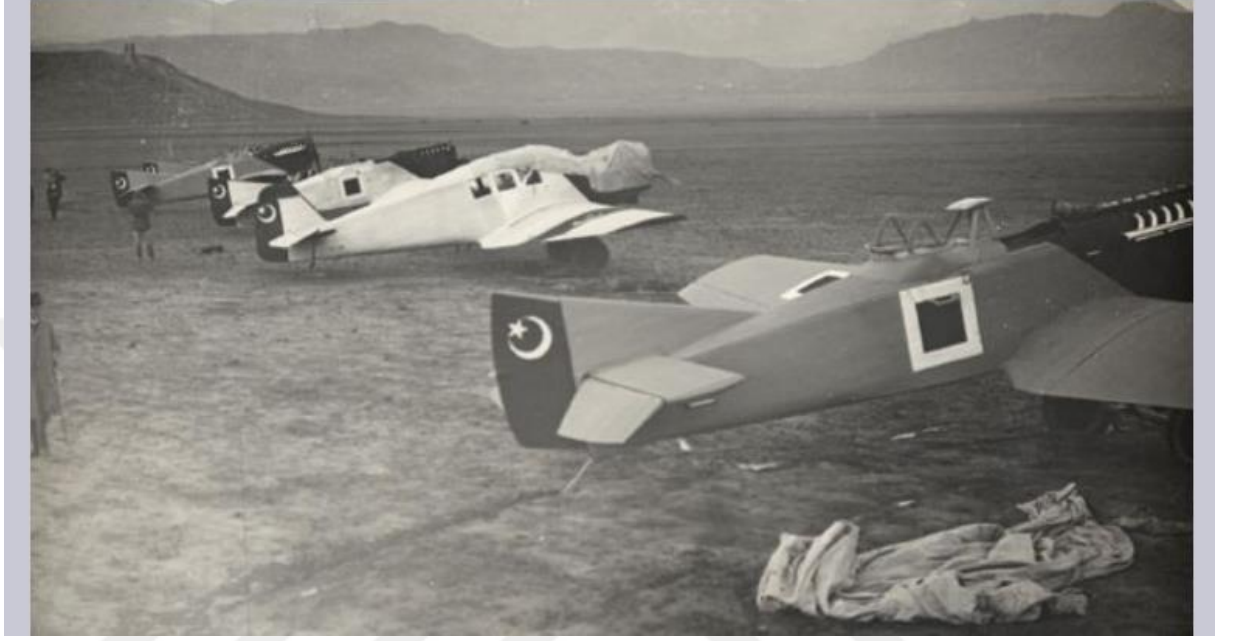
**Ek 6: Goltha 145A Uçağı**

Kaynak: [250px-Gotha\\_145\\_A\\_uçağı.bmp.png \(250x116\) \(ataturkansiklopedisi.gov.tr\)](https://www.ataturkansiklopedisi.gov.tr/250px-Gotha_145_A_ucağı.bmp.png)



**Ek 7: Junkers A20 ve F13 Uçakları**

Kaynak: [www.tayyareci.com](http://www.tayyareci.com) JUNKERS F13 Limuzin .. 1923 - 1950 Period TUAF AIRCRAFTS  
[1923 -1950 dönemi Turk HvKK UCAKLARI](#)



**Ek 8: THK- 15 (Uğur) uçağı**

Kaynak: Türk Hava Kuvvetleri Müzesi Yeşilköy/İstanbul



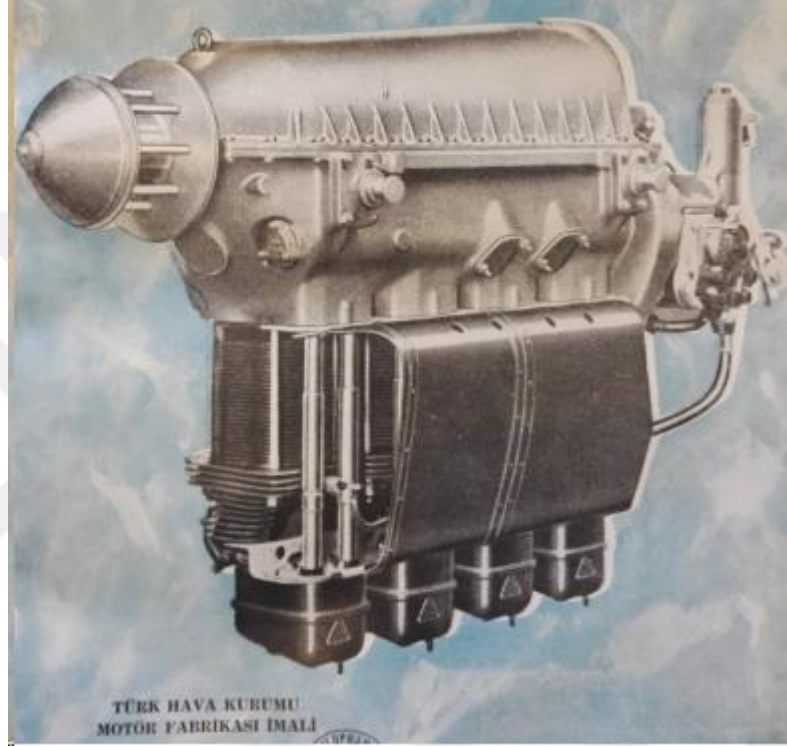
## Ek 9: Vecihi Sivil Tayyare Mektebi

Kaynak: Milliyet, No: 2593, 2 Mayıs 1933, s.5



### Ek 10: Gipsy Major 10 Motor

Kaynak: Havacılık ve Spor Dergisi kapak resmi, Mayıs 1948 Sayı: 391.



Ek 11-1: TOMTAŞ'IN Junkers firmasına ait hissenin satın alınmasına dair uygulanacak usulleri belirten rapor.

Kaynak: BCA.30.18.01.02.6.57.15

T. C.  
BAŞVEKÂLET  
MÜAMELÂT MÜDÜRLÜĞÜ

Kararname

Şube :  
Sayı : 8597

M. Müdafâ Vekâletinden yazılan 24/II/1929 tarih 4994 numaralı tezkerede , Türkiye hükümeti Cumhuriyesiyle Füngers tayyare şirketi x arasında akt olunan 15 ağustos 34I tarâhli mukavelename ve merbutatına tevfikân teşekkül eden (Türk tayyare ve motör anonim şirketi) ile mukavele tatbikâtından mitevellit ihtilaflar hakem huzuruna da sevk x edilmiş ise de müsabet bir karar ve netice istihsal olunmadığından x üçüncü hakemin intihabı esnasında şirketin iflâsı vukubulmuş olduğu x ve tasfiyei muamelat ve mevduat için keyfiyeti/Ankara asliye mahkemesi birinci hukuku tarafından teşkil olunan iflas masasına tevdi olunduğu izah edilerek bir taraftan hakem işine devam edilip edilmeyeceğini iflasın vukuundan dolayı mukavele ve merbutatının tarafeyne temin ettiği hakların baki olup olmadığını tesbit etmek için hukuk müşavirlerinden mürekkep teşkil eden heyet ittifakla bir karara vasıl olmadıkları ve Kayserideki tesisattan ve bunlara ait kıymetli alat ve malzemenen memleket hava kuvvetleri hesabına muhtelif tarz ve şekillerde istifade edilmesi lüzumu B. E. Reisliğinden talep edilmesi üzerine x fabrika ve müstemilatına sahip olabilmek için mutahassıslardan mürekkep bir heyete mahallerinde tetkikat yaptırarak Kayserideki tesisatı hazıraya ve müstemilatına I,572,373.lira kıymet bittikleri ve diğer taraftan iflas masasının verdiği merbut (A) işaretli teklifi üzerine B.E. Riyasetiyle cereyan eden muhabere ve sindiklerle yapılan mizakere neticesinde müflis şirketine bîkumum emvalinin tayyare Cemiyetince I,469,000 liraya satın alınması ve bu paradan cemiyetin şirketten alacağı olan 221,000 lira tensil edilerek kalan I,248,000 liranın borçlara tevzi olunmak üzere nakten masaya verilmesi ve bundan başka Füngersin müflis şirkette mevcut olup Türk tayyare cemiyetine terk ettiği x nisîf hissesine ve bîkumum feragat ve ibralarına mukabil olarak cem-

6 57 15

Ek 11-2: TOMTAŞ'IN Junkers firmasına ait hissenin satın alınmasına dair uygulanacak usulleri belirten raporun devamı.

CUMHURİYET ARŞIVI

Türkiye Cumhuriyeti  
BAŞVEKÂLET  
Muameleât Müdürlüğü  
Sube  
Sayı 8691

Kararname

yetin 580,000 lira daha ki o zaman 1,768,000 lira vermesi tekrardır etti-  
rilerek bu suretle fabrika ve müstamlakata ve bilumun esval ve hakuka-  
na sahip olmakla beraber hükümeti Cumhuriyetimizi halen ve atıyan 15 ağ-  
ustos 34I tarihli mukavele ve merbutatınının, karşı tarafa temin edebile-  
ceği bilumun fayda ve haklardan kurtarmak esasları dairesinde ve İcra  
Vekilleri Heyetince kabul ve tasdikinden ve mahkemeye tescilinden sonra  
müteber olmak üzere ihzar olunmuş protokol ve tasahhütnamein imza ve bi-  
suretinin rapr edildiği bildirilmiş, ve bu şekil hal tasvip edildiği x  
takdirde tesekkür protokoluna kabulüne ve müdericatinde hükümete isabet  
eden kısmın ve feragat ve ibrazın yapılmasına ve bu hususta muktazi bi-  
lodiyle muameleatı ifaya ve gerek tarafa arasında ve gerek mahkemeye x  
ihzar olunacak her türlü vesak ve evrakı imzaya ve inşelhaçe işbu sa-  
lahiyetlerle ahari tevkiile M. M. Vekâletinin mesun kılınmışınadair x  
bir karar itası teklif olunmuştur'.

Keyfiyet İcra Vekilleri Heyetinin 27/II/29 tarihli iqtisamında x  
tetkik ve tesekkür olunarak teklif veyhile muamele olunması tasvip ve  
kabul olunmuştur .

M. M. V. V. K. M. V. V.

Gazi M. Kemal

B. V. Ad. V. M. M. V.

Loncu N. Zelt. M. M. V.

Da. V. Ha. V. Ma. V.

S. Kaya D. İ. İyiti S. Barıncıoğlu

Mi. V. Na. V. İ. V. S. I. M. V.

R. İsmâda bulunmadı ateli atı Refik

650 28 01 2 6 57 15

Ek 12: Kayseri Tayyare Fabrikası ile Amerikan Curtis Wright şirketi arasında yapılan sözleşmenin kabulü ile ilgili Bakanlar Kurulu Kararı

Kaynak: BCA. 030.18.01.02.24.72.17- 03/02/1931

T. C. BAŞVEKÂLET Muameleât Müdürlüğü		KARARNAME		T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞIVI	
Şube: _____ Sayı: 11.395					
<p>Amerikan -Curtis-VVright Gurubu ile Kayseri Tayyare Fabrika- sında tayyare ve motör imali ,hava hatları ve alüminum hava ıçleri xx için bir seneye mahsus olmak üzere ihzar olunup Millî Müdafaa Vekâle- tinin 21/IO/93I tarih ve 724 numaralı teskeresiyle teklif edilen mu- kavele projesi İora Vekilleri Heyetinin 3/II/93I tarihli içtimaında x bittetik tadil edilen merbut şekilde akdi için Vekâleti Müğarüniley- haya selâhiyet verilmesi tasvip ve kabul olmuştur.</p>					
3/II/93I					
REİSİCUMHUR					
<i>Gazi M. Kemâl</i>					
Bğ.V.	Ad.V.	M.M.V.			
<i>İsmail</i>	<i>Yusuf Kemal</i>	<i>Kemal</i>			
Da.V.	Ha.V.	Ma.V.			
<i>S. Vito</i>	<i>S. T. P.</i>	<i>Osman</i>			
Mf.V.	Na.V.	İk.V.	S.İ.M.V.		
<i>Umut</i>	<i>Alihan</i>	<i>İsmail</i>	<i>S. Nefis</i>		
030 18 01 02 24 72 17					

# ÖZGEÇMİŞ

## **Kişisel Bilgiler**

Adı Soyadı : Ali Rıza YEŞİLIRMAK

## **Eğitim Durumu**

Lisans Öğrenimi

- 1- Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi İktisat Bölümü
- 2- Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü